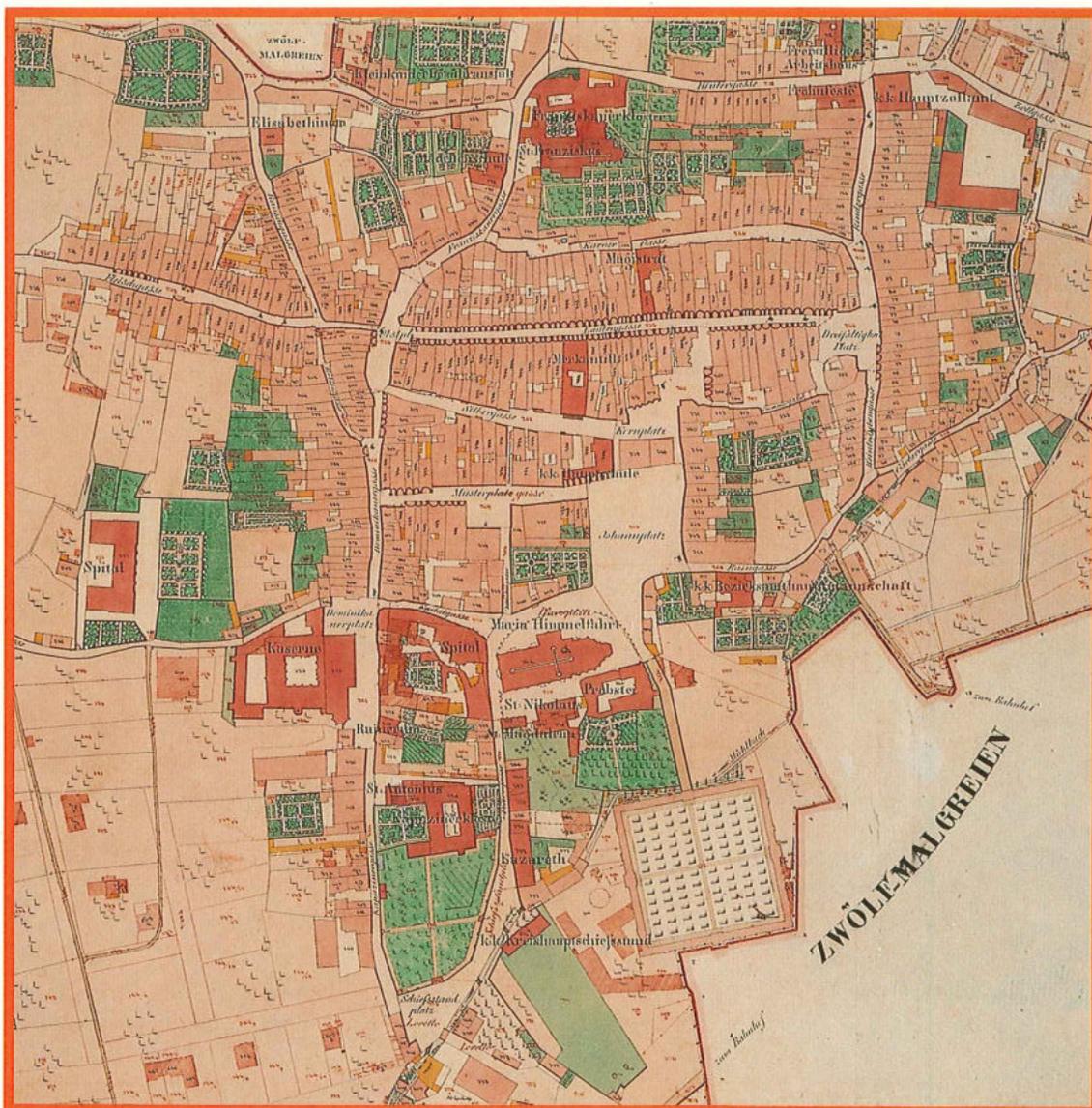


COMUNE DI BOLZANO
ASSESSORATO ALL'URBANISTICA



PUC

QUADERNO 2



Documento programmatico contenente finalità, indirizzi, criteri di impostazione modalità operative per la redazione della Variante Generale del Piano Urbanistico Comunale. Deliberazione C.C. n. 211/22285 del 09.06.1988

Quaderni del Piano Urbanistico Comunale a cura di Marcello Vittorini

COMUNE DI BOLZANO
ASSESSORATO ALL'URBANISTICA

**DOCUMENTO PROGRAMMATICO
CONTENENTE FINALITÀ, INDIRIZZI
E CRITERI DI IMPOSTAZIONE E
MODALITÀ OPERATIVE PER LA
REDAZIONE DELLA VARIANTE
GENERALE DEL PIANO
URBANISTICO COMUNALE**

Bolzano, aprile 1988

153.156

Il presente documento è stato redatto dal prof. ing. Marcello Vittorini, sulla base delle ricerche già svolte dal CENSIS, con il contributo del prof. B. Winkler; degli esperti del CENSIS arch. G. Roma, dott. P. Morello e dott. F. Sbeti; dei funzionari comunali ing. F. Bertoluzza, ing. P. Daloli, arch. G. Rossi, arch. G. Fedele e arch. F. Barducci.

Le elaborazioni grafiche sono state curate, in particolare, dall'arch. G. Fedele.

PREFAZIONE

Dalla presentazione al Consiglio Comunale del Documento programmatico.

Dopo attento ed approfondito esame del documento programmatico contenente finalità, indirizzi e criteri di impostazione e modalità operative per la redazione della variante generale del piano urbanistico comunale, il Consiglio Comunale nell'esprimere il proprio parere positivo sul documento stesso, ritiene tuttavia opportuno precisare, rafforzandole o chiarendole, alcune indicazioni in esso contenute.

Innanzitutto prende atto con favore dell'orientamento espresso congiuntamente da Comune e Provincia di affidare ai consulenti per la redazione della variante generale del P.U.C. del capoluogo, anche l'incarico di studiare il piano della mobilità nell'area centrale della provincia, che coinvolge direttamente la nostra città.

Il problema della mobilità è uno dei problemi che l'amministrazione pubblica deve infatti risolvere con priorità, perché dalla sua soluzione dipendono molte delle scelte che la variante generale del P.U.C. dovrà affrontare e compiere.

In questo quadro, particolare attenzione dovrà essere posta alle scelte che influenzeranno il trasporto pubblico urbano; scelte che dovranno tendere a ridurre l'uso del mezzo privato - con tutte le conseguenze positive per un miglioramento delle condizioni di vita in città - mediante l'offerta al cittadino di un servizio di trasporto pubblico urbano efficiente e moderno, che soddisfi l'esigenza di salvaguardia dell'equilibrio ecologico.

In quest'ottica andranno visti anche i problemi della viabilità e del traffico cittadino, le cui soluzioni dovranno privilegiare il pedone e l'uso della bicicletta, mediante il completamento della rete di percorsi quanto più possibile autonomi rispetto al traffico veicolare privato e pubblico.

Nell'individuazione delle aree che dovranno essere urbanizzate ed edificate, per fare fronte alle esigenze che saranno quantitativamente determinate con criteri della massima obiettività, saranno prese in considerazione tutte le possibilità, senza esclusione e pregiudizio alcuno. L'indicazione contenuta nel documento programmatico volta a salvaguardare le pendici che circondano Bolzano (par. 5.3) va quindi intesa come impegno a non sciupare questo patrimonio, paesaggisticamente ed ecologicamente importante, e non come scelta aprioristicamente negativa per l'utilizzo di aree che dovessero invece dimostrarsi idonee ad una corretta urbanizzazione ed edificazione, a seguito di una seria ed accurata valutazione di impatto ambientale.

Il Consiglio comunale sottolinea l'esigenza di una riqualificazione dell'intero territorio cittadino e della periferia in particolare. In questa prospettiva andranno individuati i quartieri e le zone che, oltre agli ormai individuati centri storici, meritano di essere tutelati perché facenti parte della storia della città, della quale formano l'immagine che va preservata.

Nell'esprimere la propria adesione alle indicazioni contenute al punto c) del par. 5.8 del documento programmatico, il Consiglio comunale sottolinea l'esigenza che ven-

gano individuate razionali soluzioni al problema costituito dalla carenza di infrastrutture necessarie per assicurare la sopravvivenza di aziende già operanti in città e dare loro possibilità di sviluppo, compatibilmente con gli indirizzi programmatici del P.U.C.

Grande attenzione dovrà inoltre essere posta ai problemi riguardanti l'eventuale riutilizzo di aree nelle quali sono attualmente insediate attività industriali, che dovessero rendersi libere. Occorrerà a questo proposito individuare gli strumenti per disciplinare il riutilizzo di queste aree in modi compatibili con gli interessi collettivi che si intendono tutelare attraverso il programmato sviluppo della città.

Il Consiglio comunale esprime infine il proprio apprezzamento per le ipotesi di lavoro programmate e, soprattutto, per l'intento espresso di coinvolgere il più possibile la collettività nel processo formativo della variante generale. A questo scopo impegna la Giunta e l'assessorato a stabilire forme di coinvolgimento adeguate alle diverse fasce di popolazione, facendo cioè in modo che tutti, e non solo gli «addetti ai lavori», possano partecipare consapevolmente a questa importante operazione, dalla quale dipende in larga misura il futuro della città e della sua popolazione.

L'Assessore all'Urbanistica
(Giuseppe Augustin)

INDICE

1. Premessa	pag. 11
2. Bolzano alla fine degli anni '80	pag. 16
2.1. - Popolazione, abitazioni, servizi	pag. 16
2.2. - Territorio e sistema insediativo. Qualità dell'ambiente naturale e costruito	pag. 23
2.3. - Occupazione e struttura produttiva	pag. 25
2.4. - Mobilità e sistema di relazioni	pag. 29
2.5. - Le aree potenzialmente disponibili	pag. 32
3. I Piani urbanistici di Bolzano e il P.U.C. vigente	pag. 34
3.1. - 1860-1870: Piani ALTMANN	pag. 34
3.2. - 1935: Adozione del Piano regolatore PIACENTINI	pag. 38
3.3. - 1950: Adozione del Piano di Ricostruzione Pelizzari-Pattis	pag. 47
3.4. - 1958: Adozione del Piano regolatore RONCA, SABBADIN, PLATTNER, PELIZZARI, WEIHENMEYER ed altri	pag. 47
3.5. - 1962: Adozione del Piano regolatore PICCINATO	pag. 51
3.6. - 1973: Adozione del Piano dei servizi PICCINATO	pag. 53
3.7. - Il Piano Urbanistico comunale attualmente vigente	pag. 54
3.8. - Considerazioni e confronti	pag. 58
4. Il Piano territoriale provinciale	pag. 60
4.1. - Tempi e modalità di formazione	pag. 60
4.2. - Contenuti del P.T.P.	pag. 61
4.3. - Le previsioni del P.T.P. relative al Comune di Bolzano	pag. 63
5. Criteri ed indirizzi programmatici	pag. 65
5.1. - Una strategia forte per lo sviluppo della città e della provincia di Bolzano	pag. 65
5.2. - Adeguamento alle leggi nazionali e provinciali	pag. 66
5.3. - Difesa del suolo e qualità dell'ambiente naturale	pag. 66
5.4. - Qualità dell'ambiente costruito	pag. 67
5.5. - Qualità del sistema di relazioni: accessibilità e comunicazioni	pag. 70
5.6. - La partecipazione della comunità alla formazione della Variante generale. Trasparenza delle procedure	pag. 73
5.7. - Contenuti operativi della Variante generale	pag. 74
5.8. - Criteri programmatici quantitativi	pag. 74
5.9. - Programmi e progetti operativi	pag. 76
6. Modalità, tempi, fasi di formazione della variante generale	pag. 77
6.1. - Ufficio comunale del Piano	pag. 77
6.2. - Cartografia di base	pag. 78
6.3. - Programma di ricerche specifiche	pag. 78
6.4. - Comitato tecnico scientifico	pag. 80
6.5. - Il sistema informativo comunale	pag. 81
6.6. - Coordinamento generale	pag. 81
6.7. - Tempi e fasi di formazione della Variante generale	pag. 81
7. Considerazioni finali	pag. 82
8. Dibattito consigliere	pag. 85

INDICE DELLE FIGURE

1 - Bolzano - foto aerea d'insieme - 1983	pag. 12
2 - Espansione edilizia 1951 - 1986	pag. 17
3 - Espansione edilizia 1951 - 1961	pag. 19
4 - Espansione edilizia 1961 - 1971	pag. 20
5 - Espansione edilizia 1971 - 1986	pag. 21
6 - Il sistema della viabilità - 1986	pag. 28
7 - La situazione delle aree potenzialmente disponibili - 1988	pag. 33
8 - Bolzano fine '800 (disegno Altmann)	pag. 35
9 - Bolzano 1858 (foglio di mappa n. 3 C.C. Bolzano - Catasto austriaco)	pag. 37
10 - Bolzano anni '20 (disegno Ufficio Tecnico Comunale)	pag. 39
11 - Piano Regolatore e di Ampliamento Bolzano 1935: rete stradale e ferrovie ...	pag. 41
12 - Piano Regolatore e di Ampliamento Bolzano 1935: zonizzazione	pag. 42
13 - Piano Regolatore e di Ampliamento Bolzano 1935: sistemazione nucleo cittadino	pag. 44
14 - Piano Regolatore e di Ampliamento Bolzano 1935: Piano di Esecuzione (Gries)	pag. 45
15 - Lottizzazione Zona Industriale 1936	pag. 46
16 - Piano di ricostruzione 1950	pag. 48
17 - Piano Regolatore 1958	pag. 49
18 - Piano Regolatore Generale 1964	pag. 52
19 - Piano Urbanistico Comunale 1974 (aggiornamento 1976)	pag. 55
20 - Bolzano P.R.G. 1935 - P.R.G. 1958 - P.R.G. 1964 - P.U.C. 1974: tavole di sintesi 1:25.000	pag. 57
21 - Tessuto urbano: città consolidata - aree di recente espansione/ristrut- turazione foto area 1986	pag. 69
22 - Tessuto urbano: centro storico Bolzano - foto aerea 1986	pag. 71
23 - Tessuto urbano: città consolidata - centro storico Gries - cuneo verde - foto aerea 1986	pag. 72

DOCUMENTO PROGRAMMATICO PER L'IMPOSTAZIONE DELLA VARIANTE GENERALE DEL PIANO URBANISTICO COMUNALE DI BOLZANO

1. PREMESSA

Il Comune di Bolzano avvia la formazione della Variante generale del P.U.C. vigente, in una realtà socio-economica profondamente diversa da quella in cui maturarono le scelte relative alla formazione ed alla approvazione dell'attuale strumento urbanistico. Infatti in tutti i paesi tecnologicamente avanzati la diffusione dell'automazione e della telematica ha provocato una forte diminuzione dell'occupazione industriale a cui corrisponde un consistente incremento dell'occupazione nel terziario, secondo un processo che non ha ancora raggiunto una definitiva stabilità.

Nello stesso tempo si sono profondamente modificate la struttura demografica e la domanda sociale: diminuiscono i tassi di natalità, la popolazione invecchia, aumenta il numero delle famiglie (con la diminuzione del numero dei componenti), si arrestano - ed in alcuni casi si invertono - i movimenti migratori che nel passato avevano provocato la rapida crescita delle città, con lo svuotamento dei centri minori e delle campagne. Di conseguenza i «modelli» di espansione e di sviluppo del passato, basati esclusivamente su obiettivi e parametri di carattere quantitativo (che si ritrovano anche nei piani degli anni '60 e '70) non risultano più adeguati alle nuove esigenze di qualità (della città, del territorio, della vita) che influiscono anche sulla localizzazione delle attività produttive, ormai liberata dal condizionamento dei tradizionali fattori di aggregazione e di scala. Le nuove iniziative economiche tendono infatti a collocarsi nei luoghi in cui l'ambiente è più sano e più pulito, in cui il patrimonio di memorie, d'arte e di tradizioni è più ricco ed interessante, in cui più agevole è la mobilità ed in cui più efficienti sono i meccanismi di governo e di amministrazione della città e del territorio.

Inoltre aumenta il tempo libero e si diffondono più elevati livelli di benessere e di consumi, mentre crescono la consapevolezza e la coscienza di valori che in passato erano apprezzati solo da una ristretta categoria di persone. Si manifesta una domanda nuova di memoria storica, di tradizioni, di «radici», che non si limita più alle singole realtà nazionali, etniche, culturali, ma che viene espressa da tutta l'umanità. Le testimonianze del passato, inserite in un ambiente naturale che comunque conserva caratteri che fanno parte della memoria collettiva e che hanno influito sulle vicende della storia, diventano patrimonio comune, «radice» comune, per generazioni che vedono allentarsi, con lo sviluppo dei nuovi mezzi di comunicazione, i legami col passato rappresentati dalla tradizione orale e dalla «pagina scritta». Tutto ciò contribuisce ad alimentare un «turismo culturale», nazionale ed internazionale, che si aggiunge a quello tradizionale e che può essere, in certa misura, meno condizionato da fattori stagionali.

Infine trattandosi di «fatti nuovi» estremamente interessanti diminuisce fortemente la tensione fra il mondo occidentale ed i paesi del patto di Varsavia, con il superamento graduale degli sbarramenti politici che finora hanno pesantemente influito sugli scambi internazionali.



1 - Bolzano - foto aerea d'insieme - 1983

Le trasformazioni suddette trovano un preciso riscontro nella realtà di Bolzano e della sua Provincia, con caratteristiche particolari. Anche qui si rilevano, come verrà meglio specificato nei punti seguenti, i fenomeni di decremento e di invecchiamento della popolazione, con il contestuale aumento del numero delle famiglie (e, conseguentemente, del fabbisogno abitativo) ed anche qui si sentono gli effetti della diminuzione degli addetti all'industria e dello sviluppo delle attività terziarie. Tuttavia, a differenza delle altre città di analoghe caratteristiche e dimensioni, Bolzano ha registrato una espansione urbana molto modesta, con un «consumo» di territorio di gran lunga inferiore a quello mediamente rilevabile altrove. Ciò è dipeso soprattutto dal contenimento - entro limiti estremamente ristretti - delle previsioni del P.U.C. vigente (operato dalla Amministrazione Provinciale in sede di approvazione dello strumento adottato), ma anche dalla coerenza con cui l'Amministrazione Comunale ha «governato» la città ed il territorio, contenendo efficacemente le pressioni e gli abusivismi che in moltissime città italiane hanno fatto saltare la disciplina urbanistica. Tuttavia anche a Bolzano si rilevano fenomeni di «degradazione delle periferie» che devono essere corretti, innanzitutto promuovendo l'integrazione delle zone monofunzionali attuali (quella industriale, quella commerciale, quella residenziale, quella dei servizi) con le attività e con gli spazi indispensabili per ricostituire la complessità, l'integrazione, la riconoscibilità, la delimitazione, che determinano la qualità - ed i valori di posizione - del centro storico e della città consolidata. Quindi è indispensabile impostare la Variante Generale come «PIANO DELLA QUALITÀ», capace di trasformare in città le periferie recenti, nel rispetto dei valori ambientali, storico-artistici, documentari e produttivi, del territorio comunale. Tutto ciò ovviamente, tenendo conto di fabbisogni sociali - di lavoro, di abitazioni, di servizi, di mobilità - il cui mancato soddisfacimento ha fortemente compreso lo sviluppo della struttura sociale ed economica della città, contribuendo ad alimentare lo spostamento nei comuni contermini di tutti coloro che non potevano trovare risposta alle loro necessità primarie, soprattutto di alloggio e di lavoro.

Per soddisfare i fabbisogni suddetti nel quadro complessivo di recupero del patrimonio edilizio esistente, di riorganizzazione del sistema della mobilità e di piena utilizzazione delle aree già comprese nei limiti dell'espansione attuale e potenzialmente disponibili alla trasformazione, dovranno essere inserite organicamente previsioni di nuova edificazione attentamente dimensionate e localizzate nel rispetto dei valori del territorio.

Comunque si dovrà partire dalla necessità di individuare, all'interno dei recenti tessuti edilizi, un «SISTEMA DI LUOGHI CENTRALI» (la piazza, il corso, il viale alberato, il «percorso pedonale privilegiato», il giardino pubblico) capace di introdurre elementi di interesse e di complessità in una realtà che, anche nei casi in cui le soluzioni architettoniche raggiungono un elevato livello, non ha certamente i caratteri del tessuto urbano.

D'altro canto appare ormai ampiamente soddisfatta l'esigenza di evitare - o quanto meno di ridurre il più possibile - squilibri territoriali o sociali fra il capoluogo ed i centri minori della provincia, ampiamente illustrata e motivata in un documento programmatico di rilevante interesse politico e culturale, quale è il documento «Alto Adige '81», redatto nell'ottobre 1973. Infatti, con lo sviluppo delle attività turistiche, con la diffusione delle attività industriali, artigianali e di servizio, con il miglioramento delle mobilità, tutto il sistema insediativo minore della provincia ha registrato una crescita economica e sociale di gran lunga superiore - quantitativamente e qualitativamente - a quella del

capoluogo. Tanto che Bolzano appare oggi quasi come un «elemento frenante» nei confronti dello sviluppo dell'intera provincia. La quale, per poter complessivamente cogliere le occasioni fornite dalle trasformazioni socio-economiche sinteticamente ricordate in precedenza, deve poter contare su un capoluogo capace di funzionare, in termini quantitativi e qualitativi, come una vera e propria capitale, cioè come punto di riferimento per i servizi superiori, nuovi, che solo in esso possono essere localizzati. A meno che, come spesso è avvenuto nel passato, tali servizi non vengano rifiutati e dirottati verso altre localizzazioni della regione o addirittura esterne ad essa, in una sorta di «autolesionismo difensivo» che oggi non ha più alcuna motivazione. Questa linea sembra essere del resto condivisa dallo stesso P.T.P., che formula indirizzi precisi per la città di Bolzano, la quale *«superata la funzione di egemonia economica e sociale nel rapporto con il restante territorio provinciale... necessita urgentemente di una ben delimitata definizione delle sue caratteristiche, volte ad assicurare un rapporto di migliore integrazione con il territorio provinciale, in relazione anche alla città capoluogo, sede del governo provinciale, dei più importanti Uffici amministrativi e centro di servizi particolari. Per assolvere compiutamente al ruolo così definito si renderanno necessari particolari interventi finanziari».*

Sulla base di queste considerazioni, in un quadro di ritrovata unità di intenti fra le Amministrazioni della Provincia e del Comune, si delinea chiaramente una *strategia di piano*, coerente con le scelte del P.T.P., che si propone innanzitutto di «consentire» alla città ed alla provincia di Bolzano di partecipare nelle migliori condizioni alla «competizione per il nuovo sviluppo» che ormai impegna città ed aree geografiche, in un quadro internazionale che prescinde dalle tradizionali divisioni di carattere geo-politico, etnico e culturale. In sostanza si tratta di promuovere un ruolo specifico di Bolzano in una prospettiva che travalica di gran lunga i confini provinciali e nazionali, recuperando la «dimensione storica» dell'Alto Adige e del Tirolo come punto di incontro e di integrazione fra le realtà economiche e culturali del Veneto, della Padania, del Bacino Danubiano e della Baviera, attraverso le valli dell'Adige, dell'Isarco, del Rienza, dell'Inn, del Wipp e della Drava. A tal fine occorre tener conto del fatto che ormai oggetto dell'opera di promozione (sociale ed economica) non può essere soltanto la singola iniziativa o lo specifico settore produttivo, ma deve essere l'intera città, l'intera provincia, con tutte le sue qualità di ambiente naturale, di memoria storica, di arte, di tradizioni, di tessuto urbano, di efficienza gestionale.

Di tutto ciò dovrà tener conto il nuovo Piano urbanistico comunale, il quale, nel rispetto dei criteri generali stabiliti dal P.T.P., si configura come lo strumento fondamentale dell'azione politica ed amministrativa del Comune. In esso dovranno pertanto essere comprese tutte le previsioni e le prescrizioni, sia in materia di uso del suolo, sia in materia di organizzazione della città e del territorio, sia, infine, in materia di gestione e di programmata attuazione delle previsioni. Ciò comporta due conseguenze fondamentali.

Innanzitutto i tradizionali piani settoriali, anche se previsti da leggi nazionali e provinciali (come il piano commerciale, il piano di sviluppo agricolo, il piano del traffico e del trasporto pubblico, il piano delle attività estrattive, il piano di smaltimento dei rifiuti liquidi e solidi, il piano scolastico, il piano socio-sanitario ecc.) si configurano come specifici settori di intervento, di spesa, di gestione, nel più ampio quadro della programmata attuazione dello stesso P.U.C. e della politica di bilancio comunale.

In secondo luogo, per poter corrispondere alle nuove esigenze, il Piano urbanistico comunale deve avere contenuti essenzialmente operativi, deve cioè essere definito nelle sue prescrizioni grafiche e normative, per consentire, nella massima misura possibile, il passaggio diretto alle realizzazioni, senza passare attraverso il filtro generalizzato di strumenti esecutivi che, inevitabilmente, comportano varianti rese necessarie dall'insufficiente precisazione dello strumento generale. Questo non significa un rifiuto aprioristico degli strumenti esecutivi, ma il rinvio ad essi solo nei casi di effettiva necessità, tecnica e/o amministrativa, esplicitamente e chiaramente individuati dallo strumento generale.

Questa esigenza di operatività sembra, almeno a prima vista, contrastare con la crescente domanda di elasticità e di libertà di intervento all'interno dei piani urbanistici. Tuttavia, ad una più attenta riflessione risulta che i fattori di maggior rigidità nelle prescrizioni di piano si individuano nello «zoning» monofunzionale, secondo il quale vengono nettamente separate funzioni ed attrezzature che invece erano strettamente integrate nella città storica, la cui complessità deve essere assolutamente recuperata nel processo di riqualificazione e di consolidamento delle periferie recenti.

Nel caso di Bolzano l'esigenza di esaltare i contenuti operativi e «progettuali» del piano urbanistico comunale deriva, anche, dalla necessità di ricostruire, nella sua organica unità, la struttura e la forma della città e del territorio, utilizzando pienamente gli strumenti del «disegno urbano», generalmente trascurati o, peggio ancora, rifiutati sia dagli strumenti urbanistici comunali sia dagli stessi progettisti i quali, generalmente, considerano soltanto l'area disponibile limitandosi a collegarla alla rete delle viabilità e dei servizi tecnologici.

Da ciò è derivata la realizzazione, all'interno o ai margini del tessuto edilizio, di complessi residenziali anche molto consistenti, destinati ad accogliere migliaia di abitanti, intesi come mega-isolati, all'interno dei quali i collegamenti sono quasi esclusivamente pedonali, che costituiscono elementi di discontinuità e di «impermeabilità» nella rete stradale. Infatti il traffico automobilistico si concentra fortemente sulla viabilità di bordo ed è impedito ogni attraversamento, con un dubbio beneficio per gli abitanti e con una sicura, notevole, penalizzazione della mobilità urbana.

Alla esaltazione dei contenuti operativi e progettuali del Piano dovrà corrispondere la formazione di un efficiente sistema informativo, che consenta di impostare un meccanismo di «analisi urbana» continuo e continuamente aggiornato.

Il necessario e continuo collegamento fra strumento di pianificazione generale e sua programmata attuazione, per settori e progetti, impone alla Giunta ed al Consiglio comunale un lavoro collegiale e coordinato, particolarmente impegnativo, da impostare, già in sede di formazione della Variante, sulla base di procedure che garantiscano la continua informazione e la più ampia occasione di confronto e di dibattito.

In questa logica si colloca il presente documento programmatico, che definisce specificatamente i punti in cui si articola la «strategia» posta a base della Variante generale del P.U.C. e che viene sottoposto all'esame del Consiglio Comunale e dell'intera Comunità di Bolzano.

2. BOLZANO ALLA FINE DEGLI ANNI '80

2.1. Popolazione, abitazioni, servizi

Al censimento del 1981 la popolazione residente nel comune di Bolzano ammonta a 105.180 unità, (il 24,4% del totale provinciale, pari a 430.568 unità), contro le 70.898 unità (il 21,2% del totale provinciale, pari a 333.900 unità) del 1951. Nel trentennio considerato la popolazione del comune aumenta fino ai 107.081 abitanti del 1975 (il 25,1 % del totale provinciale), per poi decrescere, secondo una tendenza che è tuttora in atto. Al 1986, infatti, la popolazione del Comune arriva ai 101.515 abitanti (il 23,3% del totale provinciale).

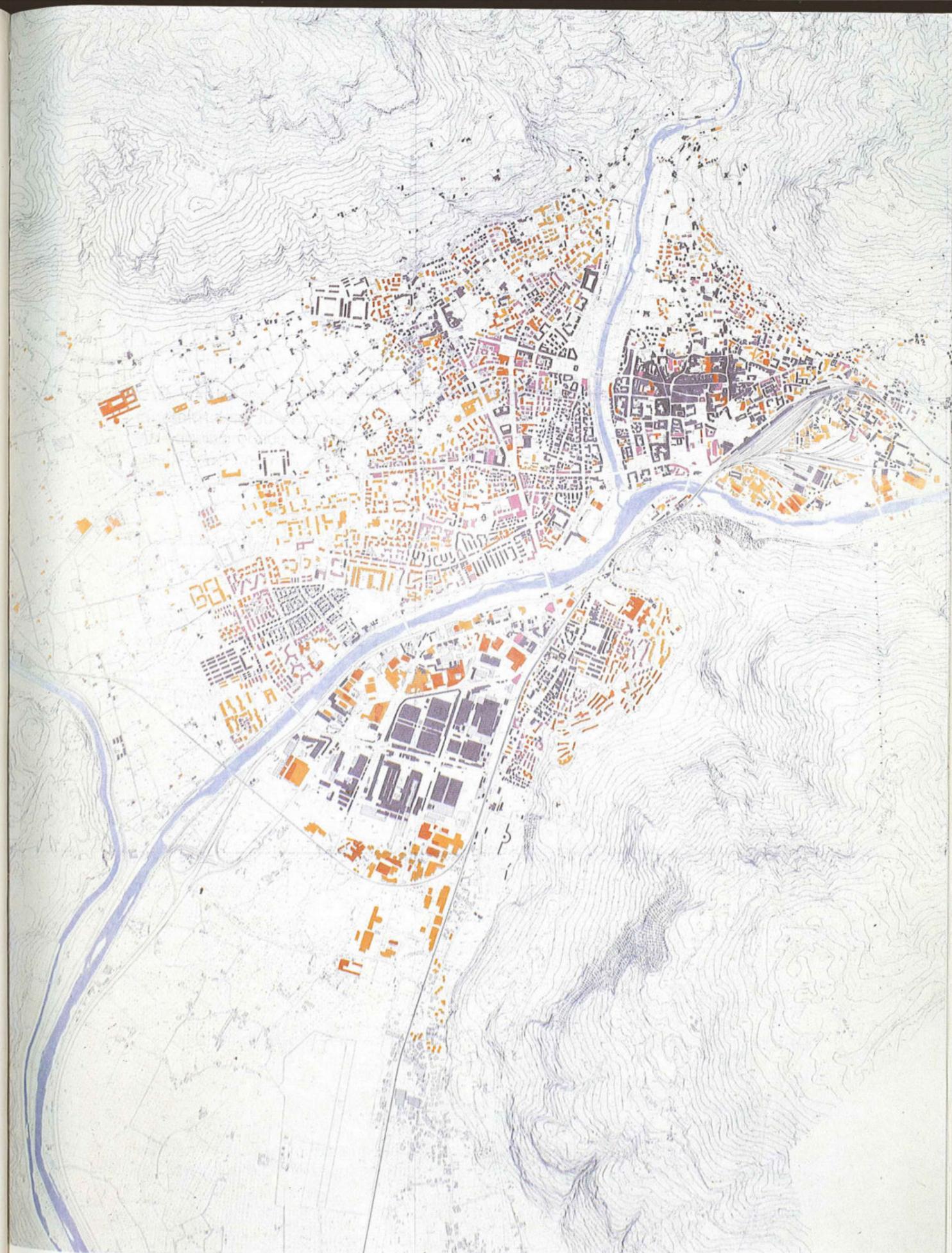
Questo andamento demografico dipende direttamente dai processi di trasformazione socio-economica della Provincia, che sono iniziati negli anni '60, con lo sviluppo dei centri maggiori del fondovalle e si sono consolidati negli anni '70 con uno sviluppo diffuso in tutte le valli, interessate dalla industrializzazione e da attività turistiche sempre meglio organizzate. Al rallentamento dei tassi di crescita ed al successivo decremento della popolazione del Capoluogo corrispondono i forti incrementi di popolazione dei Comuni limitrofi, con particolare riferimento a Laives e ad Appiano, verso i quali si è spostata larga parte di coloro che hanno incontrato difficoltà nel trovare casa a Bolzano.

Nel decennio 1971-1981 si registra, sia nella provincia che nel comune capoluogo, una decisa riduzione della dimensione media delle famiglie: nella provincia il numero delle famiglie passa da 111.176 a 130.580 unità (con un incremento del 17,45%) e la relativa dimensione media passa da 3,6 a 3,2 componenti, contro un incremento del 4% della popolazione residente (da 414.041 a 430.568 abitanti), mentre nel comune capoluogo alla ricordata diminuzione dello 0,5% della popolazione residente (da 105.757 a 105.180 abitanti), corrisponde un aumento del numero delle famiglie del 13,8% (da 33.753 a 38.407 unità) e la relativa dimensione media passa da 3,1 a 2,7 componenti.

Il decremento demografico del comune di Bolzano dipende dai saldi migratori costantemente negativi, a partire dal 1971, e dalla drastica riduzione dei tassi di natalità, passati dal 17,5% del 1971 al 7,6% del 1981. In particolare si registra una considerevole flessione della componente linguistica italiana, (nella quale si manifesta la tendenza ad abbandonare definitivamente la città), mentre il gruppo tedesco è cresciuto e si è maggiormente distribuito nel tessuto urbano.

Nello stesso periodo si registra, soprattutto nel Comune, un rilevante invecchiamento della popolazione: gli anziani, di età superiore ai 60 anni, passano dal 14,0% (57.962 unità) al 14,9% (64.046 unità) del totale provinciale e dal 14,2% (14.996 unità) al 17,1% (17.935 unità) del totale comunale.

Nel trentennio 1951-1981 in esame, il patrimonio abitativo del comune passa da 15.134 abitazioni (con 52.878 stanze) a 37.647 abitazioni (con 141.158 stanze), con un incremento del 148,8%: la dimensione media degli alloggi aumenta da 3,5 a 3,7 stanze per abitazione. Le abitazioni non occupate, nel 1951 erano pari a 374 unità, con 1.523 stanze (2,9% del totale) e nel 1981 arrivano a 2.038 unità, con 6.342 stanze (4,5% del totale). L'indice di affollamento medio nelle abitazioni occupate passa da 1,2 a 0,8 abitanti per stanza.



Nello stesso periodo il patrimonio abitativo complessivo degli altri comuni della provincia passa da 57.536 abitazioni, (con 248.677 stanze) a 104.394 abitazioni (con 474.417 stanze), con un incremento dell'81,4%: la dimensione media degli alloggi aumenta da 4,3 a 4,5 stanze per abitazione.

Le abitazioni non occupate, nel 1951 erano pari a 2.946 unità, con 12.768 stanze (5,1% del totale) e nel 1981 arrivano a 15.974 unità, con 60.950 stanze (12,8% del totale).

L'indice di affollamento medio nelle abitazioni occupate passa da 1,1 a 0,8 abitanti per stanza.

Dal confronto fra i dati suesposti risulta evidente una crescita sostenuta del patrimonio edilizio sia nel Comune Capoluogo che nel resto della provincia: a Bolzano particolarmente elevata negli anni '50 e '60, in provincia negli anni '70. Alla fine del periodo l'indice di affollamento medio nelle abitazioni occupate è lo stesso sia nel comune capoluogo che nel resto della provincia.

La produzione edilizia negli anni recenti conferma questa tendenza: a Bolzano si è passati da 4,0 abitazioni ultimate per 1.000 abitanti nel 1980 a 2,8 nel 1986, mentre in Provincia da 4,1 a 4,4 (vedi tabella n. 1.).

Tali andamenti sono sostanzialmente spiegabili con i fenomeni di diffusione e redistribuzione della popolazione e delle attività economiche nel territorio provinciale e con la parallela politica di compressione dell'urbanizzazione del capoluogo.

TABELLA N. 1 - ABITAZIONI ULTIME A BOLZANO E NELLA PROVINCIA (1980-1986)

ANNO	ABITAZIONI			ABITAZIONI PER 1.000 AB.	
	BOLZANO		PROVINCIA	BOLZANO	PROVINCIA
	v.a.	%	v.a.		
1980	421	23,7	1.775	4,0	4,1
1981	227	13,3	1.710	2,2	4,0
1982	391	17,1	2.288	3,8	5,3
1983	494	17,3	2.856	4,8	6,6
1984	266	12,0	2.216	2,6	5,1
1985	275	13,8	1.980	2,7	4,6
1986	283	14,6	1.934	2,8	4,4

FONTE: elaborazione CENSIS su dati ISTAT

La situazione dei servizi essenziali al 1985, può essere sintetizzata come segue:

a) ATTREZZATURE SCOLASTICHE

Il Comune di Bolzano dispone delle seguenti attrezzature:

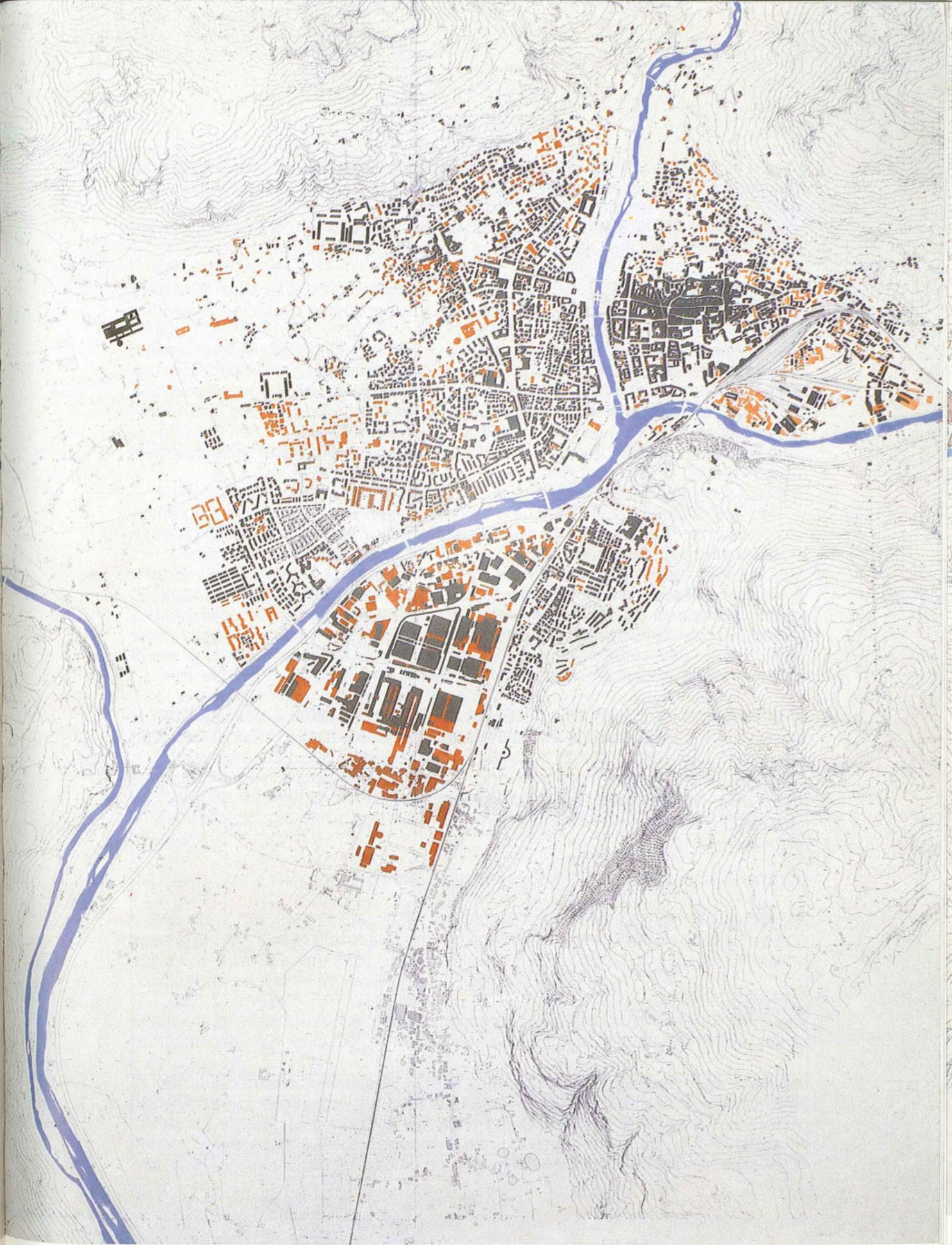
— ASILI NIDO: n. 3, tutti a gestione pubblica e frequentati da 257 bambini.

È molto difficile stabilire parametri rigidi per la dotazione di asili nido, la cui utilizzazione dipende prevalentemente da fattori di ordine occupazionale e culturale. Tut-





4 - Espansione edilizia 1961 - 1971



5 - Espansione edilizia 1971 - 1986

tavia si può osservare che negli anni più recenti la domanda è risultata lievemente superiore alla capacità di offerta.

— SCUOLE MATERNE: n. 37, con 100 sezioni e con 2.115 bambini, di cui n. 26, con 74 sezioni e con 1.498 bambini, a gestione pubblica.

— SCUOLE DELL'OBBLIGO: n. 49, con 563 classi e con 10.673 allievi (19 allievi/ classe). Le aule in edifici impropri o comunque inadeguate risultano essere 90.

Appare evidente che le scuole materne e le scuole dell'obbligo risultano carenti, soprattutto in alcune zone della città. Tuttavia si ritiene che gli interventi di nuova edificazione e di ristrutturazione in corso e previsti, insieme con la drastica riduzione della popolazione scolastica, assicurino la risoluzione del problema in tempi brevi.

— SCUOLE SUPERIORI: n. 22 con 384 classi e con 8.624 allievi (22,5 allievi/classe). Le aule, in edifici impropri o inadeguate sono 48.

Non è agevole valutare l'eventuale fabbisogno non soddisfatto. Tuttavia appare interessante il confronto fra gli allievi frequentanti al 1984/85 (pari a 8.624 unità) e la classe di età 14-18 anni al 1985, pari a 8.272 unità: appare evidente l'esistenza di un rilevante pendolarismo dai comuni minori verso il capoluogo, dovuto al fatto che delle 61 scuole superiori, per complessive 749 classi e 16.771 alunni, esistenti nella Provincia, 22 istituti, per 348 classi e 8.624 studenti sono concentrati a Bolzano. Le altre scuole superiori sono localizzate negli altri centri maggiori della Provincia. I dati relativi alle scuole pubbliche e private, sia di lingua italiana che di lingua tedesca, sono sintetizzati nella tabella n. 2

TABELLA N. 2 - ALUNNI, CLASSI E AULE NEGLI ASILI NIDO E NELLE SCUOLE MATERNE, ELEMENTARI, MEDIE E SECONDARIE SUPERIORI NELL'ANNO SCOLASTICO 1984/85

TIPO DI SCUOLA	LINGUA D'INSEGN.	TIPO DI GESTIONE	UNITÀ SCOLAST.	ALUNNI	CLASSI	AULE
ASILI NIDO	TOTALE		3	257	16	16
MATERNE	TOTALE		37	2.115	100	109
	ITALIANA	PUBBLICHE	18	1.303	63	68
		PRIVATE	3	134	5	7
	TEDESCA	PUBBLICHE	8	195	11	12
		PRIVATE	8	483	21	22
ELEMENTARI	TOTALE		312	5.419	312	26
	ITALIANA	PUBBLICHE	215	3.586	215	14
		PRIVATE	5	133	5	1
	TEDESCA	PUBBLICHE	92	1.700	92	11
		PRIVATE	—	—	—	—
MEDIE	TOTALE		15	5.254	247	188
	ITALIANA	PUBBLICHE	8	3.391	161	114
		PRIVATE	2	204	8	9
	TEDESCA	PUBBLICHE	5	1.659	78	65
		PRIVATE	—	—	—	—
SECONDARIE SUPERIORI	TOTALE		22	8.624	384	336
	ITALIANA	PUBBLICHE	9	4.915	226	203
		PRIVATE	3	415	19	15
	TEDESCA	PUBBLICHE	9	3.158	134	113
		PRIVATE	1	136	5	5

FONTE: elaborazione CENSIS su dati ISTAT

b) ATTREZZATURE SOCIO-SANITARIE

Il Comune di Bolzano dispone delle seguenti attrezzature:

- OSPEDALE GENERALE REGIONALE con oltre 1.000 posti letto;
- N. 5 CASE DI CURA PRIVATE con complessivi 360 posti letto;
- N. 11 POLIAMBULATORI;
- N. 6 CONSULTORI;
- N. 24 FARMACIE, di cui 6 comunali

c) INFRASTRUTTURE A RETE E SMALTIMENTO RIFIUTI

La dotazione delle infrastrutture a rete ed il relativo stato di manutenzione appaiono sostanzialmente soddisfacenti. Occorre tuttavia risolvere in maniera definitiva i problemi relativi alla depurazione dei rifiuti liquidi ed allo smaltimento e trattamento dei rifiuti solidi, con particolare riferimento alla necessità di restauro ambientale dell'area attualmente occupata dalla discarica comunale, previa individuazione di una localizzazione alternativa.

Le caratteristiche della rete viaria urbana sono illustrate nel successivo punto 2.4.

d) AREE PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO

Dalle analisi svolte dal CENSIS risulta che, al 1985 la dotazione complessiva di aree pubbliche e di uso pubblico del comune di Bolzano, esclusi i parcheggi, risultava pari a 1.382.463 mq., contro una popolazione di 102.774 abitanti: la dotazione media risultava pertanto pari a 13,5 mq./abitante. La dotazione complessiva suddetta comprende sia le aree destinate ai servizi di quartiere, (842.914 mq., pari a 8,25 mq./ab., esclusi i parcheggi), sia le aree destinate ai servizi di interesse generale (539.549 pari a 5,25 mq./ab.). Si rileva, pertanto, una notevole carenza, dovuta anche alla mancata attuazione del P.U.C. vigente. Il quale prevede complessivamente 3.311.843 mq. di aree pubbliche e di uso pubblico, di cui 1.406.743 mq. destinati ad attrezzature di quartiere e 1.905.100 mq. destinati ad attrezzature di interesse generale. Riferendo tali dati alla popolazione 1985, si avrebbe una dotazione media complessiva pari a 32,3 mq./ab., una dotazione media di aree per servizi di quartiere pari a 13,7 mq./ab. (sempre esclusi i parcheggi) ed una dotazione media di aree per attrezzature di interesse generale pari a 18,5 mq./ab.

2.2. Territorio e sistema insediativo. Qualità dell'ambiente naturale e costruito.

Il Comune di Bolzano è di gran lunga il più grande della Provincia, con i suoi 101.515 abitanti al 1986. Tra gli altri 115 Comuni solo 12 hanno popolazione superiore a 5.000 abitanti, mentre 82 hanno popolazione compresa fra 4.000 e 5.000 abitanti e 21 hanno popolazione addirittura inferiore ai 1.000 abitanti.

I Comuni suddetti, esclusi Bolzano e Merano, sono stati aggregati in 7 Comunità comprensoriali e di valle aventi popolazione compresa fra 17.087 e 64.023 abitanti.

La città di Bolzano si sviluppa nel terreno pianeggiante costituito dai depositi alluvionali nell'area di confluenza dei tre fiumi Adige, Isarco e Talvera. Il centro storico si attesta a Nord-Est sul conoide di deiezione del Talvera alla confluenza con l'Isarco, mentre l'espansione della città dopo aver saturato il «triangolo» dilaga nella piana tra il torrente Talvera e l'Isarco. Tutt'intorno l'espansione della città è bloccata dalle ripide

pendici del Montalto, del Monte Tondo e del Colle, alture marginali dei vasti altipiani del Salto, del Renon e di Nova Ponente-Aldino, facenti parte del cosiddetto piastrone porfirico atesino. Sinteticamente la città è stata definita come una tipica città di fondovalle alpino: città pianeggiante attorniata da montagne, che a differenza di tante altre, ancora conserva in larga misura l'assetto storico delle pendici e delle colline, non compromesse dall'edificazione e da pesanti interventi infrastrutturali. Una «qualità» ambientale e storica che merita particolare attenzione.

In relazione alle caratteristiche paesaggistiche e ambientali il territorio comunale può essere suddiviso in tre differenti zone:

- Il fondovalle extraurbano, costituito da aree bonificate e trasformate in colture intensive a frutteto e vigneto;
- la parte urbanizzata, costituita da un tessuto edilizio piuttosto continuo, con limitate aree verdi, interrotto dal cosiddetto «cuneo verde», dal Talvera e dal sistema di aree verdi attrezzate realizzato lungo le sue rive, dall'Isarco e da alcune aree tuttora libere lungo le sue rive;
- i pendii montani di Castel Firmiano, del Colle, del Guncina e S. Genesio.

Il territorio Comunale ha una superficie complessiva di 5.234 ettari, suddivisi come segue:

- superficie agricola utilizzata (prevalentemente vigneti e frutteti)	ha 1.324
- bosco	ha 2.247
Totale superficie agricola aziendale	ha 3.571
- Superficie di terreni agrari e forestali non costituenti aziende (parchi, orti familiari e giardini)	ha 232
- superficie improduttiva non compresa nelle aziende agrarie e forestali	
di cui:	
aree edificate	ha 840
fiumi	ha 140
strade pubbliche	ha 120
zona ferroviaria	ha 68
campi sportivi e aeroporti	ha 50
fasce di rispetto	ha 200
cimiteri	ha 13
Totale	ha 1.431
Totale comunale	ha 5.234

In particolare, al 1987, la superficie complessiva impegnata dalla edificazione e dalla urbanizzazione risultava pari a circa 1.000 ettari. L'espansione edilizia e lo sviluppo delle infrastrutture risultano chiaramente dall'esame delle figure allegate.

Il sistema insediativo del comune, è oggi decisamente monocentrico. Esso è costituito dalla città consolidata (comprendente anche i Centri storici di Bolzano e di Gries);

dalle espansioni «compatte» realizzate fino agli anni '50; dalle zone industriali artigianali e commerciali; da una recente edificazione periferica.

Le zone edificate si articolano nei 12 quartieri, delimitati dall'Ufficio Statistica del Comune come aggregazione delle attuali 176 sezioni di censimento ed hanno la ricordata superficie complessiva di circa 1.000 ettari, pari al 20% del totale comunale.

La rimanente superficie di 4.200 ettari circa è statisticamente considerata come zona agricola.

Il territorio comunale è suddiviso inoltre in 4 circoscrizioni ed in 3 comuni catastali, comprendenti, oltre a Bolzano, i comuni di Dodiciville e Gries aggregati al capoluogo rispettivamente nel 1910 e nel 1925. Le relative delimitazioni, confrontate con quelle dei quartieri, sono riportate nelle figure allegate.

Nel Comune di Bolzano si rileva una qualità dell'ambiente naturale e dell'ambiente costruito notevolmente più elevata di quella mediamente riscontrabile in città analoghe: nelle aree agricole e boscate non si rilevano diffusi fenomeni di compromissione ed il tessuto urbano è caratterizzato tuttora da una notevole compattezza e dal sostanziale mantenimento del rilevante patrimonio storico artistico e documentario, costituito non soltanto dai centri storici di Bolzano e di Gries, ma anche dagli edifici e complessi isolati presenti nel territorio comunale e dalle prime espansioni urbane.

Ci sono, tuttavia, alcuni «punti di degradazione», sia nel tessuto edilizio, sia nel sistema ambientale. In particolare le recenti periferie mancano tuttora di quei caratteri di complessità e di integrazione che costituiscono i fondamentali fattori di qualità del centro storico. Esse, infatti, mancano di attrezzature superiori e di attività commerciali qualificate, che sono concentrate nel centro storico (e nella città consolidata), favorendo in tal modo consistenti movimenti pendolari, che aggravano le già pesanti condizioni della circolazione automobilistica, della sosta e del parcheggio. Elementi di degrado urbano non trascurabili si rilevano anche nelle zone industriali ed artigianali, talvolta in conseguenza di particolari situazioni di crisi aziendale. In assenza di precise indicazioni di piano e di iniziative concordate fra l'Amministrazione pubblica ed i privati operatori, gli stessi interventi di riconversione produttiva producono effetti modesti e, in alcuni casi, rischiano di peggiorare la situazione.

Per quanto riguarda l'ambiente naturale, si rilevano tuttora fenomeni di inquinamento, connessi anche alla inadeguatezza dei sistemi di smaltimento e di depurazione dei rifiuti. Infine risulta necessaria una attenta opera di tutela attiva del sistema idrologico superficiale e di falda, delle pendici che presentano rischi di frana, delle aree boscate, con particolare riferimento al sistema storico dei percorsi e dei collegamenti pedonali che versa generalmente in condizioni di degradazione e che, se adeguatamente recuperato, potrebbe costituire una risorsa preziosa per un turismo (escursionistico ed equestre) di grande interesse.

2.3. Occupazione e struttura produttiva

Al censimento del 1981 (che costituisce la più recente fonte di dati in materia) gli occupati del Comune di Bolzano risultano pari a 41.905 unità (39,8% degli abitanti residenti, contro una media provinciale del 40,0%), mentre i disoccupati ammontano

a 1.508 unità ed i giovani in cerca di prima occupazione ammontano a 1.563 unità: il tasso di non occupazione (disoccupazione + giovani in cerca di prima occupazione/residenti) risulta pari al 2,9% sia per il Comune che per la Provincia.

Esaminando, in particolare, l'occupazione nelle Unità locali, sempre al 1981, si registrano, nel Comune, 44.029 addetti, distribuiti come segue:

	Unità Locali	Addetti
- Agricoltura	26	391
- Industrie manifatturiere	657	8.763
- Costruzione e imp.	562	2.850
- Energia elettrica	646	10
- Commercio	3.903	13.797
- Trasporti	415	3.957
- Credito assicuraz.	953	3.957
- Servizi e Pubblica amministr.	1.171	9.661
TOTALE	7.697	44.029

Dai dati suesposti risulta in sintesi che:

- il peso dell'occupazione nelle Unità locali dell'agricoltura riguarda solo una piccola parte della occupazione nel settore, meglio rappresentata dal numero degli attivi, che è pari a 1.173 unità;
- notevolmente consistente risulta l'occupazione nelle industrie manifatturiere, che è pari a 8.763 addetti (in U.L.) pari al 19,9% del totale;
- piuttosto consistente risulta l'occupazione nell'industria delle costruzioni e nell'energia elettrica, con circa 3.500 addetti in complesso;
- particolarmente rilevante è l'occupazione nel terziario, (compresi i trasporti) che assorbe complessivamente 31.372 addetti (in U.L.), pari al 71,2% del totale: molto numerosi risultano gli addetti ai servizi, che, nel censimento del 1981 comprendono - a differenza dei precedenti - anche gli occupati nella pubblica amministrazione.

Le variazioni degli addetti e delle Unità Locali nel trentennio 1951-1981, risultano dalla tabella n. 3 e, ai fini di una corretta lettura dei dati, si rammenta che le cifre degli addetti ai servizi ed alla Pubblica Amministrazione non sono confrontabili.

L'evoluzione della struttura dell'occupazione nel trentennio considerato risulta caratterizzata da una consistente diminuzione del numero degli addetti alle industrie manifatturiere, i quali passano da 9.223 a 5.417 unità. Un aumento modesto si registra invece per gli addetti ai trasporti e comunicazioni, (da 2.417 a 3.964 unità) ed un aumento rilevante si registra per gli addetti al commercio ed al credito-assicurazioni, che passano, rispettivamente da 6.132 a 13.797 unità e da 562 a 3.957 unità. Più in particolare si osserva che:

- l'agricoltura mantiene un ruolo fondamentale, non soltanto in termini economici (per la sua alta specializzazione), ma anche in termini di tutela dell'ambiente e del territorio;
- l'industria chimica, estrattiva e di trasformazione minerali, che ha registrato nel trentennio 1951-1981 un considerevole sviluppo, arrivando ad occupare 3.346 addetti in 68 Unità locali, può mantenere un peso non marginale nella struttura produttiva locale;
- l'industria manifatturiera, come rilevato in precedenza, ha registrato una notevole

TABELLA N. 3 - UNITÀ LOCALI E ADDETTI A BOLZANO DAL 1951 - 1981

RAMI DI ATTIVITÀ ECONOMICA	1951		1961		1971		1981	
	Unità loc.	Addetti						
Agricoltura	—	—	8	102	28	181	26	391
Ind. estrattive	15	42	12	57	13	61	68	3.346
Ind. manifatturiere	1.019	9.223	1.032	11.560	953	10.866	589	5.417
Costruz. e installaz. di impianti	182	2.022	233	3.660	422	3.300	562	2.850
Energ. elettr. gas e acqua	13	400	17	564	11	637	10	646
Commercio	1.621	6.132	2.458	9.883	2.872	10.895	3.903	13.797
Trasporti e comunicazioni	149	2.417	108	2.703	229	3.489	415	3.964
Credito e assicuraz.	36	562	56	858	59	943	953	3.957
Servizi e pubbl. Amministr.	141	521	272	1.071	436	1.450	1.171	9.661
TOTALI	3.176	21.319	4.196	30.458	5.023	31.822	7.697	44.029
AGRICOLTURA	—	—	8	102	28	181	26	391
INDUSTRIA	1.229	11.687	1.294	15.841	1.399	14.864	1.229	12.259
TERZIARIO	1.947	9.632	2.894	14.515	3.596	16.777	6.442	31.379
TOTALE	3.176	21.319	4.196	30.458	5.023	31.822	7.697	44.029

FONTE: elaborazione CENSIS su dati ISTAT



contrazione nel numero degli addetti e delle Unità locali: numerosi impianti sono stati rinnovati e presentano buone caratteristiche di solidità ed interessanti prospettive di sviluppo, mentre altri (con particolare riferimento alle attività metallurgiche) registrano situazioni di difficoltà che devono essere ulteriormente analizzate; le attività terziarie hanno registrato un forte sviluppo nel trentennio 1951/1981 e tendono ad una ulteriore crescita, per sostenere la quale appare però indispensabile una iniziativa della Pubblica Amministrazione, comunale e provinciale, che assuma come obiettivo da un lato l'adeguamento funzionale e gestionale della città alle nuove esigenze e, dall'altro lato, l'individuazione di nuove forme di collaborazione fra Pubblica Amministrazione e operatori privati.

In sostanza, come già rilevato dalle analisi svolte dal CENSIS, Bolzano si configura essenzialmente come città della distribuzione e della amministrazione per l'intera provincia, attualmente in bilico fra vecchi equilibri consolidati e nuove opportunità di sviluppo legate alla piena utilizzazione di risorse preziose, come la collaborazione geo-politica, la cultura del bilinguismo, la struttura imprenditoriale, la possibilità di costituire reale punto di riferimento per un turismo internazionale sempre più consistente e qualificato.

2.4. Mobilità e sistema di relazioni

La collocazione di Bolzano in un territorio fortemente penalizzato dalla realtà geografica, la rilevanza dei traffici di scorrimento e di penetrazione, le caratteristiche, già ricordate, del tessuto urbano, rendono particolarmente gravi i problemi della mobilità, sia per ciò che concerne il sistema ferroviario, che risulta assolutamente inadeguato alle esigenze di traffico internazionale, nazionale e locale, sia per ciò che concerne la viabilità principale, la rete viaria urbana, le attrezzature di sosta e di parcheggio.

Situazioni di particolare congestione si rilevano su Via Claudia Augusta e Via Resia, assolutamente inadeguate a sostenere il traffico di penetrazione e di attraversamento che su di esse si concentra in conseguenza della mancata realizzazione delle grandi infrastrutture di collegamento urbano (nuova S.S. 12 e superstrada per Merano) già previste dal P.U.C. vigente.

Altri fenomeni di congestione derivano dai traffici di penetrazione che si concentrano essenzialmente sugli assi principali di Via Druso, di Corso Italia - Via Roma e, in epoca più recente, di Via Palermo e Via Fago.

Infine la concentrazione degli sviluppi residenziali nella parte sud-occidentale dell'area urbana e la prevalente localizzazione delle attività produttive nella città consolidata e nelle porzioni nord-orientali e meridionali dell'area urbana, provocano movimenti pendolari di grande rilevanza, evidenziati dal confronto fra addetti ed attivi nei vari quartieri. Basti ricordare che nel Centro storico, al 1981, la differenza fra addetti ed attivi è pari a 8.437 unità e che tale differenza è pari a 1.830 unità nel quartiere dei Piani ed a 8.027 unità nel quartiere della zona industriale. Di converso la prevalenza degli attivi sugli addetti è particolarmente elevata nei quartieri Oltrisarco (3.042 unità), Don Bosco (4.607 unità), Visitazione (3.922 unità) e Novacella-S. Quirino (2.913 unità).

Più specificamente i principali «generatori di traffico» della città si individuano nel Centro storico (ove si concentrano 12.500 addetti ed il 47,4% delle attività definibili come

terziario avanzato), nel nuovo centro terziario al di là del Talvera, nella zona industriale (dove lavorano circa 7.200 addetti), nella zona artigianale dei Piani ed infine nel polo scolastico di Via Cadorna e Via Fago (dove si concentrano circa 7.000 studenti e circa 1.000 unità di personale docente e non docente). Da rilevare, inoltre, che il numero degli addetti nel Comune supera di 1.730 unità quello degli attivi: c'è quindi un flusso di lavoratori dall'esterno notevolmente superiore a quello interno. La concentrazione delle attività terziarie è ulteriormente esaltata dal flusso degli utenti e dei visitatori.

Le considerazioni precedenti risultano ampiamente confermate da una rilevazione effettuata nel 1986 dall'Ufficio Traffico del Comune di Bolzano, dalla quale risulta, in sintesi:

- Il traffico in entrata ed in uscita dalla città è sostanzialmente equivalente: quello in entrata risulta pari, nella giornata a 2.642 motoveicoli, a 43.599 autovetture ed a 5.963 autocarri, mentre quello in uscita risulta pari, sempre nella giornata, a 2.711 motoveicoli, a 42.990 autoveicoli ed a 5.355 autocarri.
- il traffico proveniente e diretto all'autostrada è particolarmente caratterizzato dall'elevato numero di autocarri in transito (1.560 autocarri e 3.795 autovetture);
- il traffico proveniente da Sud lungo la S.S. 12 ammonta a 11.415 veicoli che, assieme agli 8.110 che utilizzano l'autostrada, rappresentano il flusso interurbano più elevato (quasi un terzo del totale dei flussi provenienti da fuori Bolzano);
- il traffico proveniente da Nord-est, pari complessivamente a 12.704 mezzi, utilizza per i due terzi la S.S. 12 (via Campegno) e per un terzo via Rencio;
- il traffico pesante sulla S.S. 12 a nord risulta particolarmente elevato anche per la vicinanza dei Piani (548 autocarri in uscita) e per i depositi e i parcheggi delle ditte di trasporti;
- il traffico proveniente da Nord, cioè da Sarentino e da S. Genesio è pari, rispettivamente a 2.433 ed a 3.486 passaggi in entrata, comprensivo però anche della quota di traffico urbano che utilizza ponte S. Antonio per recarsi o uscire dal Centro Storico;
- il traffico proveniente da sud lungo la S.S. 12, compreso quello con origine nel quartiere di Oltrisarco e a S. Giacomo per il 39% (6.526 passaggi) si reca nel Centro Nuovo, utilizzando ponte Roma e per il 61% (10.187) il Centro storico, per via Trento.

Il traffico urbano è stato rilevato attraverso una indagine diretta, che ha consentito di avere una conoscenza piuttosto attendibile delle sue caratteristiche e delle relative motivazioni. In sintesi è risultato quanto segue:

- il traffico urbano è determinato essenzialmente dallo spostamento di residenti: il 70% degli intervistati abita nel Comune ed il 26% in provincia, soprattutto nei comuni limitrofi di Appiano e di Laives: la maggioranza degli intervistati ha dichiarato di percorrere la stessa strada quotidianamente, per più di due volte nella stessa direzione. Gli spostamenti sono dovuti per il 50% a pendolarismo casa-posto di lavoro (con punte del 61,4% nell'ora di punta del mattino) e per il resto a movimenti per acquisti, commissioni ed altre cause;
- gli spostamenti «per affari», in particolare, rappresentano il 27,1% del totale nelle ore centrali della giornata;
- il 90% delle auto ha una (64,1%) o due (26,4%) persone a bordo, con una accentuazione dell'uso singolo negli spostamenti pendolari o dovuti a motivi di lavoro;
- oltre il 64% del traffico gravitante sulla viabilità urbana è di origine comunale, mentre il 32,9% è rappresentato da spostamenti interurbani, di interscambio tra Bolzano ed il resto della Provincia.

In sintesi i flussi principali di traffico individuati dalla indagine origine/destinazione sono classificabili in quattro grosse categorie:

- traffico urbano gravitante sul centro: è il più consistente (42,0%) e riguarda tutti gli spostamenti dai quartieri residenziali verso le zone del Centro storico e del Centro nuovo;
- traffico urbano periferico al centro: rappresenta il 22,0% degli spostamenti; i flussi più significativi sono quelli tra Gries, Don Bosco-Visitazione e Oltrisarco e tra Gries, Novacella e Don Bosco-Visitazione;
- traffico interurbano: è circa un terzo dell'intero movimento veicolare transitante per la città e si dirige prevalentemente verso il Centro storico (11,6%) e il Centro nuovo (7,4%). Il rimanente 13,9% dei veicoli si distribuisce in direzione dei vari quartieri della città;
- traffico di attraversamento: supera di poco il 3% del traffico rilevato, senza considerare la principale direttrice di transito, rappresentata dalla Via Claudia Augusta, se non per i flussi diretti verso Ponte Roma.

In questo quadro vanno considerati con particolare attenzione i movimenti pendolari fra Bolzano, i Comuni limitrofi ed il resto della Provincia, che hanno rilevante consistenza: i pendolari per lavoro da Laives al capoluogo sono pari a circa 2.300 unità; quelli da Appiano e da Caldaro a circa 1.500 unità; quelli dalla direttrice di Merano a circa 1.000 unità: si tratta di oltre 5.000 persone che attualmente solo in piccola parte si avvalgono di mezzi pubblici o collettivi.

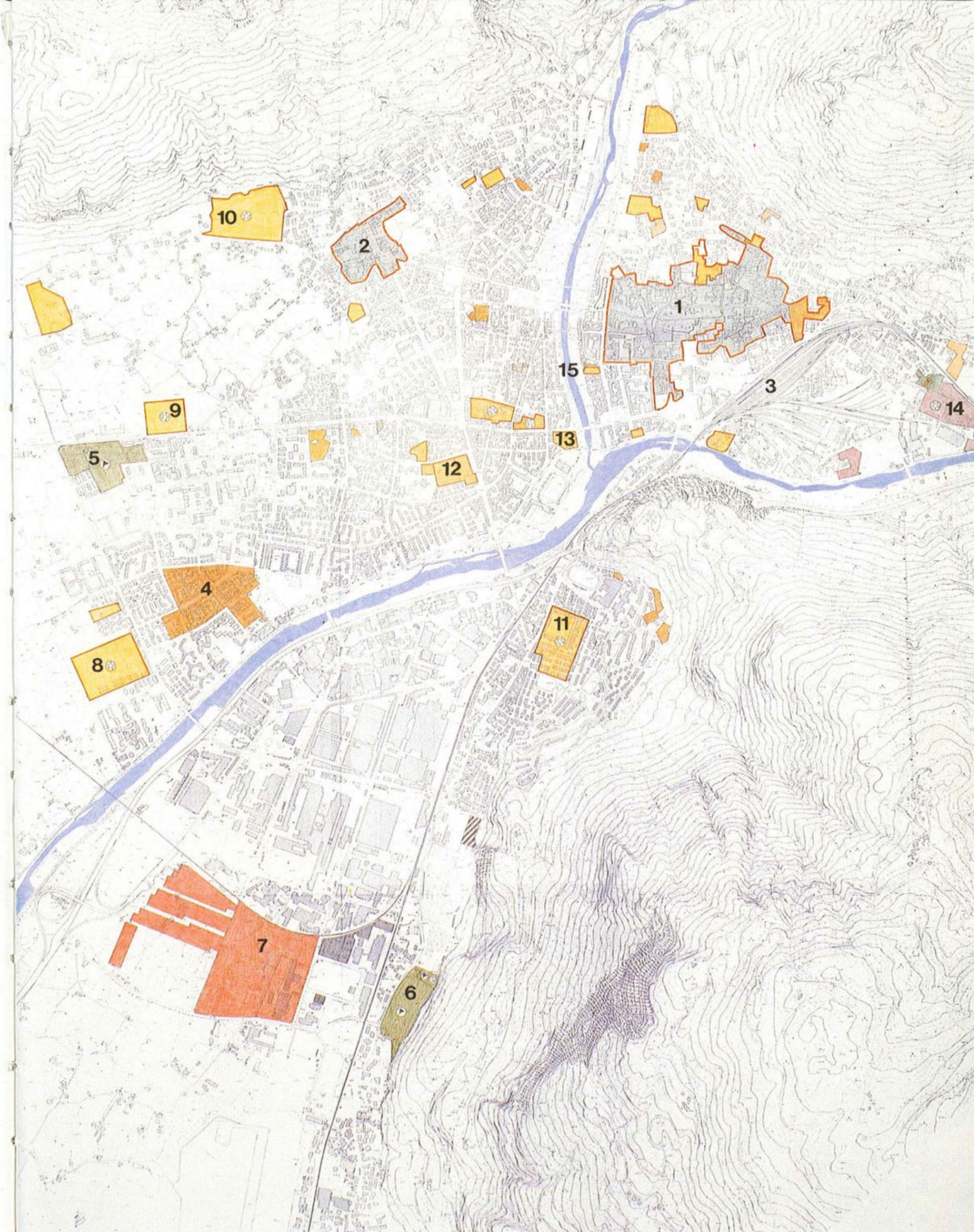
La rete viaria destinata ad accogliere il traffico urbano suddetto presenta numerose carenze, non soltanto per il mancato completamento di alcune «maglie» nelle aree di recente edificazione, ma anche perché talvolta il tentativo di ridurre gli inconvenienti del traffico automobilistico in zone prevalentemente residenziali ha determinato l'annullamento - o la sostanziale pedonalizzazione - di tronchi viari, senza che peraltro fosse adottato alcun intervento di carattere integrativo o sostitutivo. Da ciò è derivata, inevitabilmente, una sorta di «impermeabilità» del tessuto edilizio, con la congestione delle poche strade mantenute per accogliere il traffico locale e con la paralisi del traffico nei punti di immissione del traffico locale suddetto nella rete urbana principale. È quel che è già avvenuto nelle zone semirurali, con risultati nefasti, destinati a peggiorare ulteriormente con il completamento del progetto approvato. Infatti, la previsione di un macroisolato in cui si concentrano oltre 5.000 abitanti scarica sulle strade di margine un traffico che esse non sono assolutamente in grado di smaltire.

Questa situazione deriva da un indirizzo che dovrà essere sottoposto ad attenta riflessione in sede di formazione della Variante generale del P.U.C. Infatti se da un lato è comprensibile il desiderio dei cittadini residenti di liberarsi dai condizionamenti del traffico automobilistico, dall'altro lato risultano ormai evidenti i limiti di un atteggiamento culturale che pretende di esorcizzare il rapporto edificio-strada sopprimendo quest'ultima. Un atteggiamento che si ritrova nelle direttive impartite dalla Provincia in sede di esame del P.R.G. adottato nel 1958, le quali, fra l'altro, raccomandano, come vedremo, di distinguere la rete urbana per funzioni di traffico «evitando la struttura a scacchiera». Un altro fattore di rigidità della rete stradale urbana è costituito dalla insufficienza degli attraversamenti del Talvera e dell'Isarco. Precedenti strumenti urbanistici avevano previsto nuovi ponti, per garantire la continuità del sistema di relazioni, ma le relative realizzazioni sono state sistematicamente rinviate o rese impossibili da successive compromissioni. La questione dovrà essere attentamente riconsiderata in sede di formazione della Variante generale.

2.5. Le aree potenzialmente disponibili

All'interno del tessuto edificato o ai suoi margini si individuano alcune aree che non sono più destinate ad attività agricole o che sono suscettibili di avere destinazioni diverse da quelle avute nel passato. Esse si configurano, ad un tempo, sia come occasioni preziose per la riqualificazione del tessuto urbano, sia come risorsa immediatamente utilizzabile per soddisfare fabbisogni sociali - di residenza, di servizi pubblici, di attività produttive - riducendo l'ulteriore consumo di territorio agricolo.

Una prima individuazione delle aree potenzialmente disponibili è illustrata nelle figure allegate: particolarmente interessanti, per la loro collocazione «strategica» sono l'area dell'ex Ospedale; quella dell'ex-monopolio Tabacchi; quella dell'ex Cinema Druso, di Via Alto Adige e di piazza Verdi; l'area dell'attuale Fiera, che potrebbe essere spostata nella zona commerciale di interesse provinciale; alcune aree attualmente occupate da caserme di cui si potrebbe chiedere lo spostamento, d'intesa con l'amministrazione provinciale; l'area delle carceri ed infine una parte delle aree ferroviarie. Con particolare attenzione dovranno essere infine considerate alcune aree attualmente destinate ad attività produttive, che sembrano suscettibili di una futura diversa utilizzazione.



7 - La situazione delle aree potenzialmente disponibili - 1988

- | | | |
|---|--|---|
| ① Zona di Recupero Centro Storico A1 Bolzano | ⑥ Zona Sportiva Via Maso della Pieve | ⑪ Distretto Militare - Oltrisarco Via Claudia Augusta |
| ② Zona di Recupero Centro Storico A2 Gries | ⑦ Zona Commerciale-Industriale Bolzano Sud | ⑫ Zona Fiera Via Roma |
| ③ Parco Ferroviario Stazione Centrale Bolzano | ⑧ Caserma Via Resia - Ex Lager | ⑬ Complesso ex Gil ponte Druso |
| ④ Zona di Ristrutturazione «Semirurali» | ⑨ Caserma «Huber» Via Druso | ⑭ Zona Artigianale «Caserma Siracusa» |
| ⑤ Zona Sportiva - Via Druso-Via Resia | ⑩ Caserma Via Vittorio Veneto | ⑮ Ex Monopolio Tabacchi Via Dante |

3. I PIANI URBANISTICI DI BOLZANO E IL P.U.C. VIGENTE

3.1. 1860-1870: Piani Altmann

Nel 1853 Luigi Negrelli progetta il tronco ferroviario Verona-Bolzano, che viene aperto al traffico nel 1859; nel 1864 iniziano i lavori della ferrovia del Brennero, che entra in funzione nel 1867, per essere poi integrata, nel 1871, con il tratto Fortezza-Villach. Inoltre nel 1871 si apre la ferrovia della Val Pusteria e nel 1881 il raccordo Merano-Bolzano.

La realizzazione di queste opere, oltre a costituire occasioni di occupazione per una grande quantità di lavoratori ed oltre a fornire un efficiente sistema di trasporto al commercio dei prodotti agricoli, apre l'Alto Adige a correnti turistiche di altissima qualità. Le straordinarie bellezze delle Dolomiti, la mitezza del clima, la ricchezza del patrimonio storico-artistico e culturale, il fascino delle antiche tradizioni, diventano motivo di richiamo per la nobiltà e l'alta borghesia austro-ungarica. Così Bolzano, che ha già accolto, intorno al 1840, i primi impianti industriali (il cotonificio S. Antonio sul Talvera e le filande per la seta a Gries) assume il suo carattere integrato di città industriale, di scambio e di turismo qualificato, aperta ad un ricco sistema di relazioni internazionali.

La città registra un rapido incremento della popolazione, che passa dai 7.388 abitanti del 1840 ai 14.000 circa nel 1869, e nascono così nuove esigenze di abitazioni, di attrezzature, di servizi pubblici. Inoltre, con la creazione della Stazione Ferroviaria, inaugurata nel 1859, il centro dei principali interessi economici si sposta a sud del centro antico e da ciò nasce l'esigenza di una nuova organizzazione viaria.

Fra il 1860 e il 1870 l'Arch. Sebastian Altmann, dal 1867 architetto civico al Comune di Bolzano, progetta due Piani che prevedono l'urbanizzazione di aree a sud-est e sud-ovest del nucleo antico. Il primo di essi (Stadtteil 1) riguarda l'area della Stazione



e prevede una sistemazione stradale a raggiera intorno alla Stazione stessa, mentre il secondo (Stadtteil 2) riguarda il nuovo quartiere «Neustadt», zona di espansione residenziale, con maglia stradale ortogonale nell'area compresa fra il Talvera e l'Isarco.

La città «protoindustriale» si organizza così secondo un impianto preciso, caratterizzato dall'insediamento di fabbriche presso i corsi d'acqua; dalla incentivazione degli scambi e del turismo d'élite, dallo sviluppo di quartieri residenziali.

Anche i Comuni confinanti con Bolzano, Dodiciville e Gries, allora distinti e separati, soggiacciono alla spinta dell'espansione urbana. A Gries, stazione climatica e di cura, vengono costruiti numerosi alberghi per ospitare il turismo d'élite mentre a Dodiciville vengono interessati da nuove lottizzazioni a scopo residenziale terreni a nord del nucleo antico, lungo Via Castel Roncolo e l'attuale Via Piave.

Nel 1878 il Consiglio Comunale di Bolzano approva inoltre un Piano di fabbricazione che prevede il rifacimento e la costruzione dei Ponti Talvera e S. Antonio, nonché la costruzione di importanti edifici pubblici (Tribunale di Via Dante e Scuole all'attuale incrocio Via Dante - Via L. da Vinci) integrando così il disegno del «Piano Altmann» e completando il raccordo tra il tessuto del nucleo antico e la maglia ottocentesca mediante la realizzazione dei nuovi tracciati di Via Cassa di Risparmio e Via L. da Vinci.

Le caratteristiche degli strumenti di pianificazione, e, comunque, di governo delle espansioni urbane della fine dell'800 ed ai primi anni del '900, ben controllati anche senza l'esistenza di piani regolatori formalizzati, si individuano nell'attento dimensionamento delle previsioni; nella chiara disciplina del disegno urbano; nel rispetto del territorio agricolo, che impone una concezione compatta dell'organismo cittadino; nella cura con cui vengono individuati spazi e percorsi suscettibili di accogliere funzioni ed attività tali da farli divenire «luoghi» centrali e non soltanto «spazi» destinati agli spostamenti ed alla sosta. Si tratta di caratteristiche che si ritrovano in tutti gli strumenti urbanistici di Bolzano, fino all'attuale P.U.C. che invece, come vedremo, interrompe la tradizione.

Bolzano, nell'ambito delle nuove espansioni, controllate attentamente dalla Amministrazione Comunale, cresce costantemente: al censimento del 1910, poco prima della guerra mondiale, la popolazione raggiunge i 30.424 abitanti, con un incremento di 16.000 unità rispetto a quella del 1869.

Con la guerra il processo di espansione si blocca: Bolzano subisce danni gravissimi e l'impegno fondamentale dei pubblici poteri si concentra nella ricostruzione delle opere e delle attività produttive. Nel 1921 la popolazione arriva a 32.679 abitanti.



3.2. 1935: Adozione del Piano regolatore e d'ampliamento PIACENTINI

Dopo l'annessione del Sudtirolo al Regno d'Italia (1919), ha inizio a Bolzano un rapido processo di sviluppo forzato e di italianizzazione, voluto decisamente da Mussolini, che intende assegnare alla città il ruolo di capoluogo della «nuova provincia» Alto Adige appena «conquistata» (1927).

Il 25 luglio 1929 viene bandito un Concorso nazionale per la progettazione di massima del Piano Regolatore di ampliamento e risanamento della città, da elaborare tenendo conto sia delle esigenze immediate, sia dello sviluppo demografico, industriale e turistico presumibile per un trentennio, per Bolzano e per la stazione climatica e di cura di Gries.

Al concorso nazionale partecipano nove architetti. La Giuria, presieduta dall'arch. Marcello Piacentini, assegna 3 premi ex-aequo ai progetti elaborati dagli architetti Adalberto Libera e Giuseppe Pollini, Giovanni Muzio, Ettore Sott-Sass senjor.

Alcune soluzioni del progetto di tipo «razionalista» degli architetti Libera e Pollini, rivestono particolare interesse, anche perché influenzeranno le scelte edilizio-urbanistiche successive. In particolare:

- la grande viabilità è impostata su una «giratoria» ad anello, tangente al centro urbano, che raccoglie e smista il traffico veicolare proveniente da Trento, dal Brennero, da Merano;
- il tracciato ferroviario Bolzano-Merano viene spostato in zona Agruzzo e sono previsti raccordi con la futura zona industriale;
- le aree di espansione edilizia, a diversa densità, sono organizzate secondo una maglia a scacchiera, rispettosa dei centri storici di Bolzano e Gries;

Anche il piano dell'arch. G. Muzio, che comprime il nuovo tessuto urbano secondo un modello tipicamente «neoclassico», suggerisce soluzioni che troveranno successive conferme nella definizione della viabilità urbana ed extraurbana e nella localizzazione di nuove piazze collegate fra loro: anche questo progetto propone lo spostamento del tracciato della ferrovia Bolzano-Merano.

Il 15 febbraio 1934, con delibera podestarile n. 999, l'architetto Marcello Piacentini viene incaricato della redazione del Piano regolatore, in quanto i progetti del Concorso nazionale non vengono ritenuti adeguati alle necessità del momento. L'incarico prevede la redazione di un Piano generale di grande massima comprendente la zona vecchia, la zona di ampliamento e quella industriale, con i necessari collegamenti extraurbani e di un Piano più particolare per la zona di ampliamento oltre il Talvera e per la zona monumentale di Piazza Vittoria. Allo stesso professionista viene affidata inoltre l'alta sorveglianza per l'esecuzione dei lavori previsti dai Piani suddetti.

La proposta di M. Piacentini, che ipotizza, nell'arco di 50 anni, una popolazione di 100.000 abitanti, suddivide la città nelle seguenti zone:

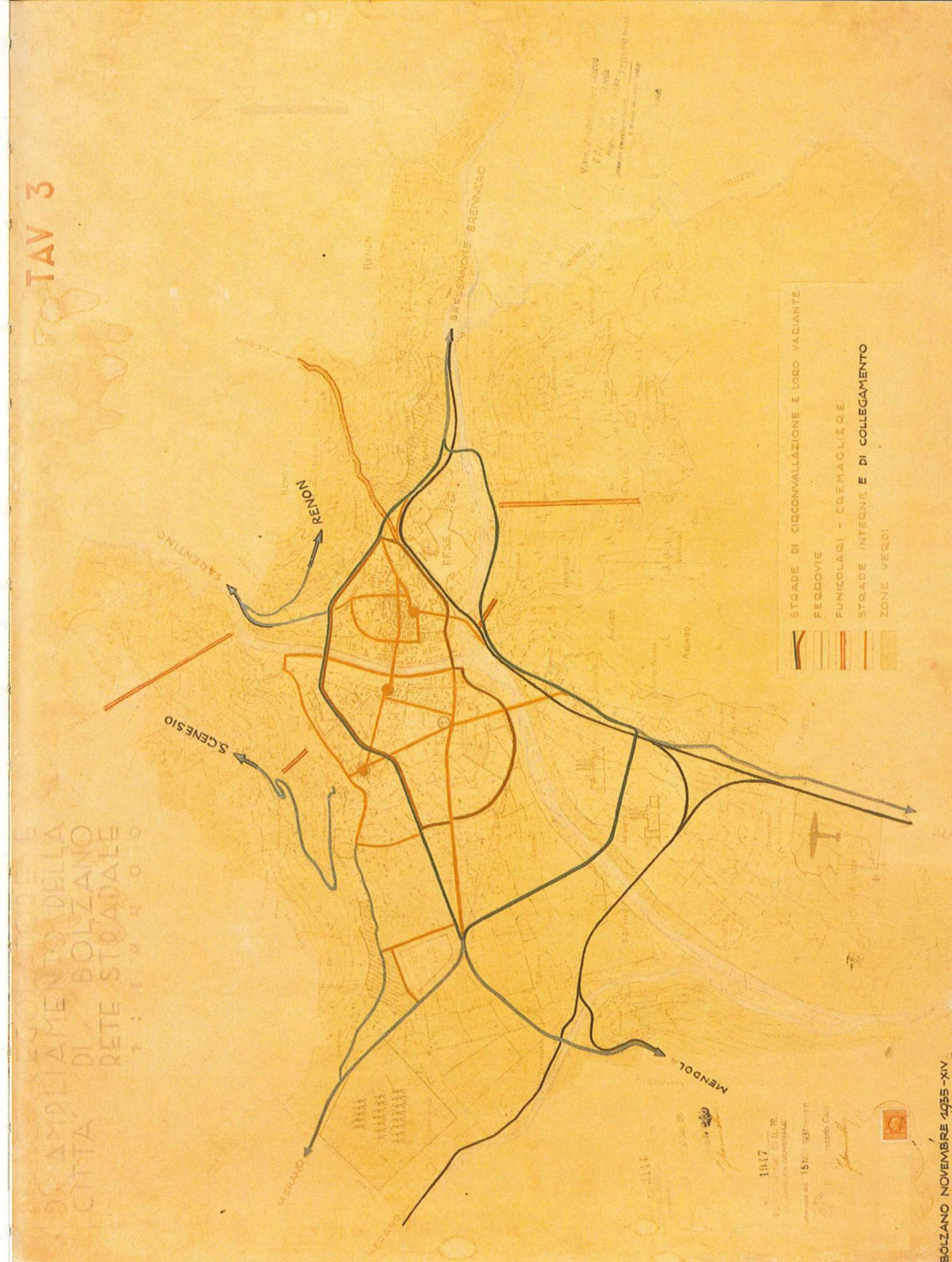


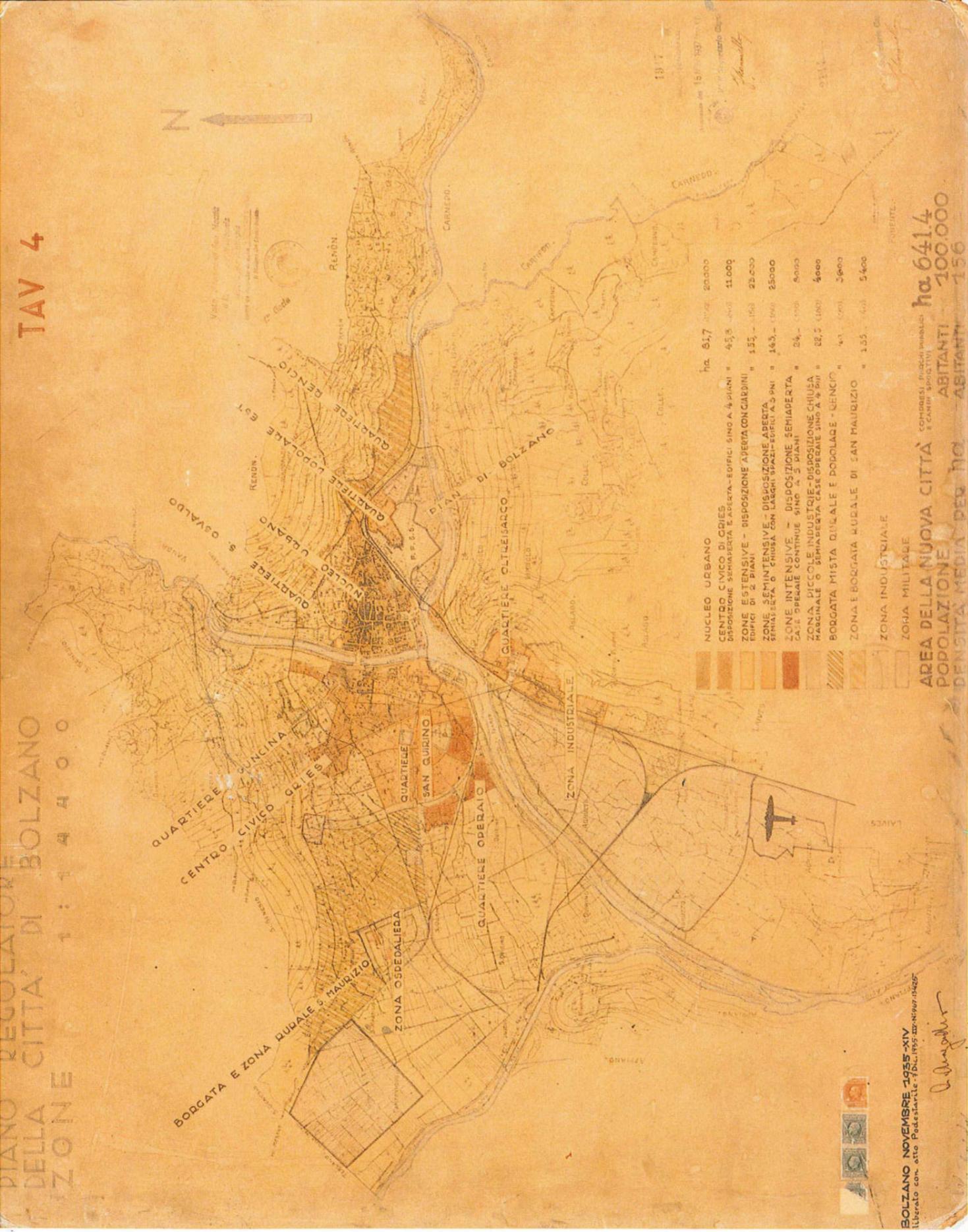
1. Nucleo urbano: comprendente l'attuale centro storico, con previsione dello sventramento dei portici attuali: esso ha una superficie di 81,79 ettari, per 20.000 abitanti.
2. Centro Gries: comprendente un'area di 45,80 ettari per 12.000 abitanti, su cui si prevedono edifici alti fino a 4 piani, con disposizioni semiaperte e aperte.
3. Zone estensive: comprendenti aree per 155 ettari con 23.000 abitanti in edifici a due piani con giardino, una zona climatica e di cura situata sottomonte, in località Guncina, ed una zona destinata a villini.
4. Zone semiestensive: comprendenti aree per 143 ettari, con 25.000 abitanti in edifici a 3 piani, corrispondenti alla zona S. Quirino, parte della quale è destinata alla immediata attuazione, con insediamenti di 13.000 abitanti (zone a villini alla portata del piccolo risparmio).
5. Zone intensive: comprendenti aree per 24 ettari, con 8.000 abitanti in case operaie a 5 piani, sulla riva destra dell'Isarco.
6. Zone per piccole industrie: comprendenti aree per 22,5 ettari, in zona Agruzzo, su cui si prevedono edifici a carattere industriale, con case di tipo economico popolare a 4 piani, per 4.000 abitanti.
7. Zone borgate: comprendenti una borgata mista rurale e popolare, a Rencio, a nord-est della stazione ferroviaria, (per 3.600 abitanti su 40 ettari) ed una borgata rurale a S. Maurizio (per 5.400 abitanti su 135 ettari).
8. Zona di Oltrisarco e Aslago: con costruzioni economiche e popolari.

Il 7 marzo 1935, con D.L. n. 234, vengono dichiarate di pubblica utilità «le opere occorrenti per l'impianto e l'esercizio dell'è zone industriali di Bolzano, comprese tra il fiume Isarco e la strada nazionale del Brennero, dando facoltà al Comune di attuare le relative opere con possibilità di esproprio dei terreni occorrenti». A due anni dall'emanazione del decreto, numerosi stabilimenti sono insediati nella zona industriale Agruzzo, per un totale di 1.800 operai (INA - Montecatini, Acciaierie, Lancia, Masonite, Magnesio, ecc.). Da ciò deriva la necessità di nuovi alloggi, da reperire rapidamente. Il problema della casa, già sentito all'inizio degli anni '30, ed affrontato con iniziative episodiche dal Comune, dallo Stato, dagli enti assicurativi, oltre che dall'iniziativa privata, viene impostato in maniera sistematica con l'istituzione, il 10 aprile 1934, dell'Istituto Autonomo delle case economiche e popolari di Bolzano, il quale predispone i primi programmi di edilizia popolare, comprendenti:

- il Rione Littorio: in due lotti, per complessivi 800 alloggi, sulla riva destra dell'Isarco, presso il Ponte Littorio (attuale Ponte Roma).
- il Rione Dux: (zone semirurali) di fronte alla zona industriale, realizzato su impianto viario a maglie, ben dimensionate, comprendente 808 alloggi in 228 casette a 2 piani, su una superficie di 20 ettari (attualmente in fase di demolizione).

Al censimento del 21 aprile 1936, Bolzano raggiunge i 52.787 abitanti: l'incremento di popolazione avvenuto tra il 1921 ed il 1936 è di 20.000 unità ed è favorito soprattutto dall'insediamento dei nuovi stabilimenti, richiamati dai provvedimenti per lo sviluppo industriale del Comune di Bolzano approvati con D.L. n. 1621 del 28 settembre 1934; questi prevedono particolari esenzioni daziarie e doganali, nonché esenzioni, per un decennio dalla attivazione degli impianti, dall'imposta di ricchezza mobile sui relativi redditi industriali.





12 - Piano Regolatore e di Ampliamento Bolzano 1935: zonizzazione

L'11 luglio 1936, con deliberazione podestarile, viene adottato il piano finanziario di massima per il Piano generale e per il Piano particolareggiato, con la previsione delle spese per le zone di immediata esecuzione.

Il 15 novembre 1937, con voto n. 1947, il Consiglio Superiore dei LL.PP. esprime parere favorevole alla approvazione del Piano di massima per l'ampliamento della città e del Piano particolareggiato relativo alla zona di immediata esecuzione, con le seguenti modifiche:

- nuova soluzione della sistemazione viaria del Centro storico;
- migliore soluzione per il prolungamento del Corso IX Maggio (attuale Corso Libertà) e per il collegamento del Foro della Vittoria;
- progettazione completa della rete fognaria;
- progettazione di nuove zone industriali minori;
- localizzazione di ricoveri antiaerei.

L'Ufficio Tecnico elabora le modifiche proponendo:

- di eliminare le previsioni relative all'allargamento dei Portici, in quanto risulterebbe eccessivamente monumentale la soluzione conseguente allo sventramento del centro storico. D'altro canto appare opportuno conservare il centro storico stesso, nel timore che, con la costruzione del nuovo Ponte sull'Isarco, (attuale Ponte Roma), possano diminuire le probabilità di riuscita della operazione «nuova Bolzano» oltre il Talvera;
- di creare una terza zona industriale «Ponte Adige», vicina alla linea ferroviaria Bolzano-Merano ed al fiume Adige, oltre a quelle già previste in località Agruzzo ed ai Piani;
- di localizzare i ricoveri collettivi antiaerei, in particolare nei nuovi rioni.

Il 23 gennaio 1941, con Legge n. 173 viene approvato e dichiarato di pubblica utilità il Piano regolatore generale e di ampliamento della città di Bolzano, comprendente il Piano particolareggiato per la zona di prima attuazione e le relative norme di esecuzione: il Piano regolatore, approvato con notevole ritardo, (dopo 6 anni dalla sua adozione, e dopo 12 anni dal concorso) viene a sovrapporsi alla nuova città, praticamente già definita dai Piani particolareggiati di immediata esecuzione, redatti sotto la direzione dell'arch. M. Piacentini e deliberati precedentemente.

Anche il Piano Piacentini, con i suoi strumenti di attuazione, mantiene le caratteristiche di quelli precedenti: nonostante l'enfaticizzazione degli obiettivi di sviluppo demografico e produttivo il suo dimensionamento appare piuttosto corretto e rispettoso dei valori ambientali, con una particolare cura verso la definizione del tessuto e degli spazi urbani.

Lo sviluppo della città prosegue fino allo scoppio della seconda guerra mondiale: al 1936 la popolazione di Bolzano arriva a 45.505 abitanti ed al 1951 raggiunge le 70.898 unità.





Il 5 febbraio 1960, l'Amministrazione Comunale trasmette il Piano e gli atti successivi alla Giunta Provinciale, la quale, ai sensi dello Statuto Speciale di Autonomia per il Trentino Alto Adige e dell'art. 37 del D.P.R. 30 giugno 1951 n. 574, ha acquisito competenza primaria in materia urbanistica, sostituendosi agli organi dello Stato. La Giunta Provinciale sottopone lo schema del Piano regolatore ad una commissione di esperti (ing. G. Colombo, arch. Marti, ing. Jäger), chiedendo un parere sul numero massimo degli abitanti, sulla quantificazione e densità delle zone edilizie, sulla viabilità e sul verde.

In particolare la Giunta Provinciale chiede agli esperti di studiare una nuova strutturazione del centro storico, una chiara distinzione del traffico nella rete stradale, evitando la struttura «a scacchiera»; la conservazione del verde agricolo, individuando il «sistema del verde» per la ricreazione. Tutto ciò ridimensionando le previsioni di incremento demografico a 110.000 abitanti per il 2000.

Il modello proposto dai consulenti, in adempimento dell'incarico suddetto, prevede uno sviluppo controllato di Bolzano, in un ambito territoriale costituito dai paesi «satelliti» (l'Oltradige, Laives, Prato Isarco e Terlano). Nella città vengono individuati 6 quartieri autonomi dotati di un proprio centro (città vecchia, Piani e Rencio, Gries, Visitazione, Don Bosco, Oltrisarco).

In particolare per la città vecchia è ipotizzato un ampliamento di aree destinate ad attività produttive verso ovest, tra il Talvera e la sede del Tribunale.

Inoltre si propone un nuovo tracciato della Ferrovia Bolzano-Merano, ad est ed a sud della zona industriale e si ritiene accettabile il tracciato autostradale proposto dalla Soc. Autostrade del Brennero, con il progettato allacciamento alla strada per Merano. Viene indicato un nuovo tracciato della S.S. 12, parallelo all'autostrada, tra il fiume Isarco e la zona industriale e per la penetrazione urbana si propone di utilizzare il sedime della vecchia ferrovia Bolzano-Merano, nonché Via Druso e Via Vittorio Veneto da Ovest, Via Rencio e Via Brennero da Nord.

Il 15 luglio 1960 la Giunta Municipale di Bolzano affida al Prof. Luigi Piccinato un incarico di consulenza e assistenza al Sindaco per i contatti con la Giunta Provinciale: durante l'espletamento dell'incarico, emerge la necessità di riesaminare sia il piano adottato nel 1958, sia la proposta urbanistica degli architetti Marti, Jäger e Colombo.

Al 1961 la popolazione di Bolzano raggiunge gli 88.799 abitanti.

3.5. 1962: Adozione del Piano regolatore PICCINATO

Il 16 gennaio 1961 il Consiglio Comunale di Bolzano chiede al Prof. Luigi Piccinato, oltre alla consulenza già prestata, «un terzo schema di Piano regolatore generale aderente agli effettivi bisogni della città di Bolzano in relazione alle moderne esigenze dell'urbanistica».

Il 10 maggio 1962, con deliberazione consiliare n. 161/16201, il Consiglio Comunale adotta il Piano regolatore generale firmato dal Prof. Luigi Piccinato e dell'arch. Marco Majoli.

Il Piano, correggendo decisamente l'impostazione del P.R.G. 1958, è impostato sulla necessità di uno sviluppo territoriale che consenta l'integrazione dell'economia urbana di Bolzano con quella agricola delle Valli. Esso inoltre corregge decisamente l'impostazione radiocentrica del piano del 1958, con una chiara definizione della rete viaria principale e dell'organismo urbano.

In particolare, per le grandi infrastrutture ferroviarie e stradali, il nuovo piano prevede:

- il trasferimento dello scalo merci da Bolzano a Bronzolo, riutilizzando l'area di risulta verso il fiume Isarco per attrezzature ricettive;
- il tracciato della statale 12 del Brennero (asse di smistamento con ben definiti nodi e rami di penetrazione, lungo la riva sinistra dell'Isarco);
- il raccordo della statale 38 per Merano e della strada per la Mendola, non solo alla SS 12, ma anche all'asse di penetrazione urbana rappresentato dalla Via Druso;
- il mantenimento della viabilità esistente per il collegamento con la Val Sarentina;
- il completamento della autostrada del Brennero.

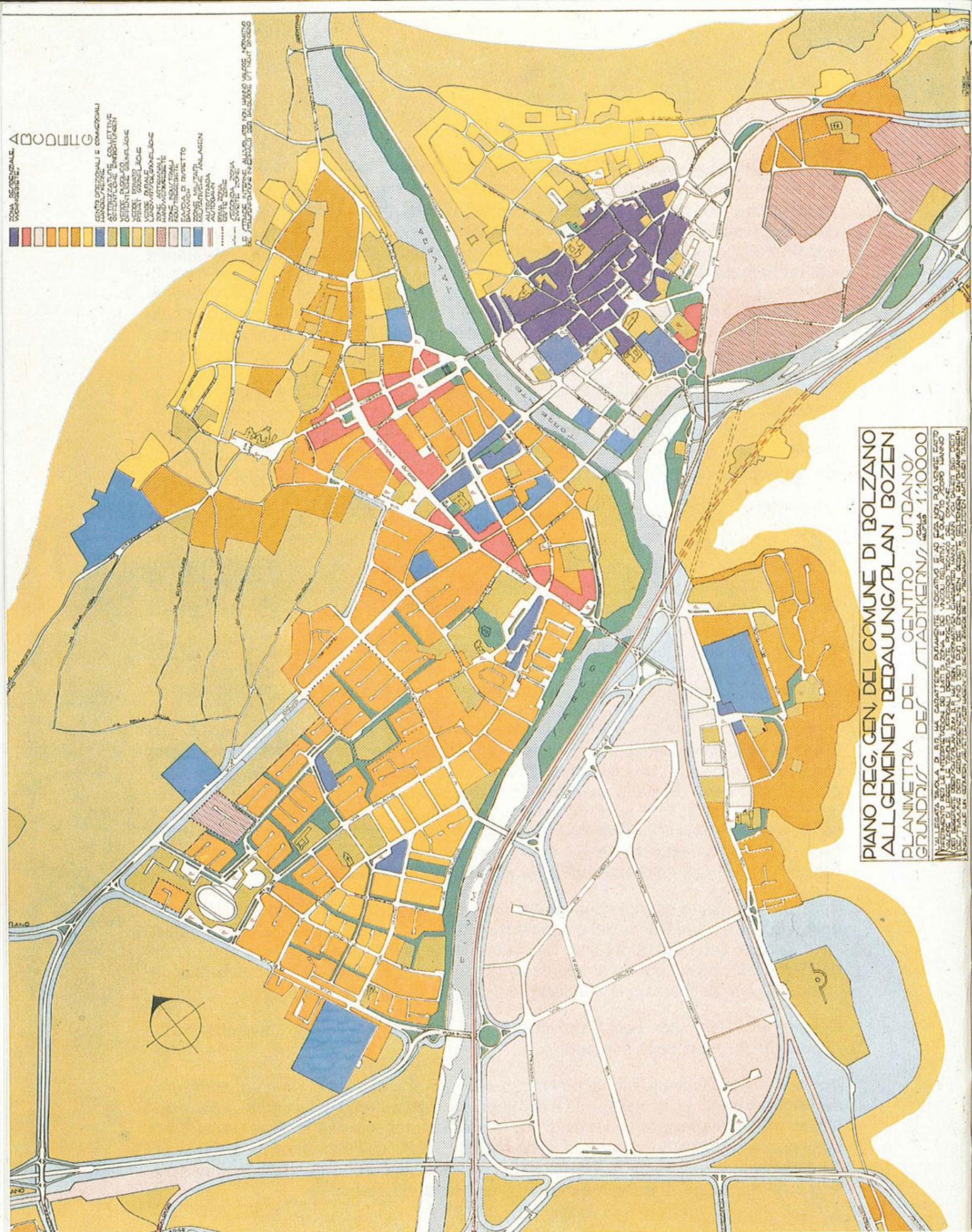
In sostanza il piano configura un sistema «lineare assiale», che consente di articolare l'organismo urbano in quartieri chiaramente definiti e di assicurare i collegamenti dai quartieri alle zone di lavoro assicurando l'integrazione tra il Centro storico e Gries.

Eliminata la prevista urbanizzazione della zona nord di Via Druso, le zone di espansione si individuano nelle residue aree a Sud (attuale 2^a zona di espansione - Viale Europa) e nell'area delle semirurali, da sottoporre a ristrutturazione.

Sono previsti inoltre quattro centri direzionali e commerciali: (Via Alto Adige, ex Ospedale, Via Orazio, Via Dalmazia) e sono destinate a parco urbano le aree risultanti dalla sistemazione del Talvera. Il Piano regolatore viene pubblicato per 60 giorni a partire dal 21/5/1962, ed è oggetto di 185 osservazioni, controdedotte dall'Amministrazione comunale con deliberazione consiliare n. 257/32917 del 1/10/1962.

Il 3 gennaio 1964, con Legge provinciale n. 1, il Piano regolatore viene approvato, dopo circa 20 mesi dalla sua adozione.

Anche il Piano Piccinato mantiene i caratteri di corretto dimensionamento, di rispetto del territorio agricolo, di operatività e di attenzione nei confronti del disegno urbano già rilevati nei Piani precedenti. La cosa è tanto più rimarchevole se si tiene conto che a quell'epoca impazzano in tutte le città d'Italia i «piani dell'espansione», fortemente surdimensionati, basati esclusivamente sulla genericità dello «zoning» monofunzionale e sulla diffusione di episodi edilizi in tutto il territorio comunale.



18 - Piano Regolatore Generale 1964

3.6. 1973: Adozione del Piano dei servizi PICCINATO

Il 10 maggio 1971, l'Amministrazione comunale affida al Prof. Luigi Piccinato l'incarico di stendere una circostanziata relazione concernente eventuali «nuovi punti di vista» del capoluogo in previsione della redazione del Piano territoriale che la Giunta Provinciale di Bolzano avrebbe eseguito ai sensi e per gli effetti dell'art. 8 del T.U. sulle leggi urbanistiche provinciali.

In adempimento di tale incarico viene presentata una proposta di Variante generale del P.R.G., redatta dallo stesso prof. Piccinato, dall'arch. V. Consoli (collaboratore) e dal prof. B. Winkler (consulente).

I nuovi «punti di vista» riguardano alcuni aspetti del recente sviluppo di Bolzano che ha raggiunto i 103.000 abitanti, qualificandosi come centro importante, non solo commerciale e terziario, ma anche industriale e artigianale, in un territorio in cui l'agricoltura mantiene tuttora un ruolo determinante, in termini non solo economici ma anche ambientali e paesaggistici.

Rilevante importanza assumono anche le attività turistiche, orientate sia verso il consolidamento dell'organizzazione alberghiera sia verso il rafforzamento dell'agriturismo.

La Variante suddetta prevede un autoporto a sud della zona industriale, alla confluenza delle strade statali n. 12 e 38, vicino all'aeroporto e rafforza le scelte del P.R.G. 1964 con la proposta di una nuova soluzione per la circolazione ed i parcheggi e con la previsione di nuovi servizi, nel rispetto degli standards stabiliti dal D.M. 1444/68.

Essa propone il risanamento conservativo dei centri storici di Bolzano e Gries; destina l'area di Via Alto Adige alla espansione del centro direzionale e commerciale, riserva un'area presso la stazione ferroviaria, per il completamento del giardino pubblico.

Le aree destinate alla nuova espansione di Bolzano sono previste ad ovest di Via Resia, scaricata completamente dalla circolazione pesante dal nuovo sistema viario e la zona delle «semirurali» è sottoposta a ristrutturazione.

La zona dei Piani, ad est della stazione ferroviaria, è destinata a servizi ferroviari, ad attività artigianali e a servizi urbani: altra zona artigianale è prevista sulla destra dell'Isarco, oltre Via Resia, insieme alla nuova sede della Fiera.

Il 26 ottobre 1973 il Consiglio Comunale adotta «il Piano dei servizi» ricavato dagli elaborati della Variante generale illustrata in precedenza, e comprendente le attrezzature scolastiche e sportive, i centri di quartiere, i parcheggi pubblici, le nuove strade e piazze, il verde pubblico. Esso si configura essenzialmente come strumento di salvaguardia per evitare compromissioni durante il periodo di approvazione della Variante Generale.

Il 26 novembre 1973 la Giunta Provinciale di Bolzano annulla la deliberazione di adozione del «Piano dei Servizi», in quanto la rielaborazione proposta è incompleta e si limita solamente a determinati servizi urbani, opere ed impianti.

al fine di collegare le residenze di Gries con quella di S. Osvaldo;

- altri nuovi ponti sul Talvera, pedonali o ciclabili;
- nuove zone commerciali a sud di quelle industriali, suddivise in zone «tecnico-distributive» (40 ettari) e zone artigianali (15 ettari);
- nuove zone residenziali di ampliamento ad alta densità ad ovest di Via Resia (10 ettari), ai piedi del Virgolo (2 ettari) e sul Virgolo (14 ettari), secondo una ipotesi di insediamento da sottoporre ad «accurata indagine e verifica della giacitura e caratteristiche geologiche del suolo, delle condizioni micro-climatiche, della topografia sociale del centro urbano, oltre ad uno scrupoloso studio riguardante l'aspetto paesaggistico, dovendosi operare in una zona collinare ecologicamente assai interessante»: la collocazione di tali zone e l'elevata densità edilizia prevista costituiscono uno dei motivi del dissidio fra l'Amministrazione comunale e il prof. Piccinato.

Per il Centro Storico sono previsti appositi «Piani di Risanamento» e la zona delle semirurali, viene sottoposta ad un piano di attuazione che ne preveda la totale ristrutturazione, equilibrando la densità edilizia intorno ai 150/100 abitanti/ettaro.

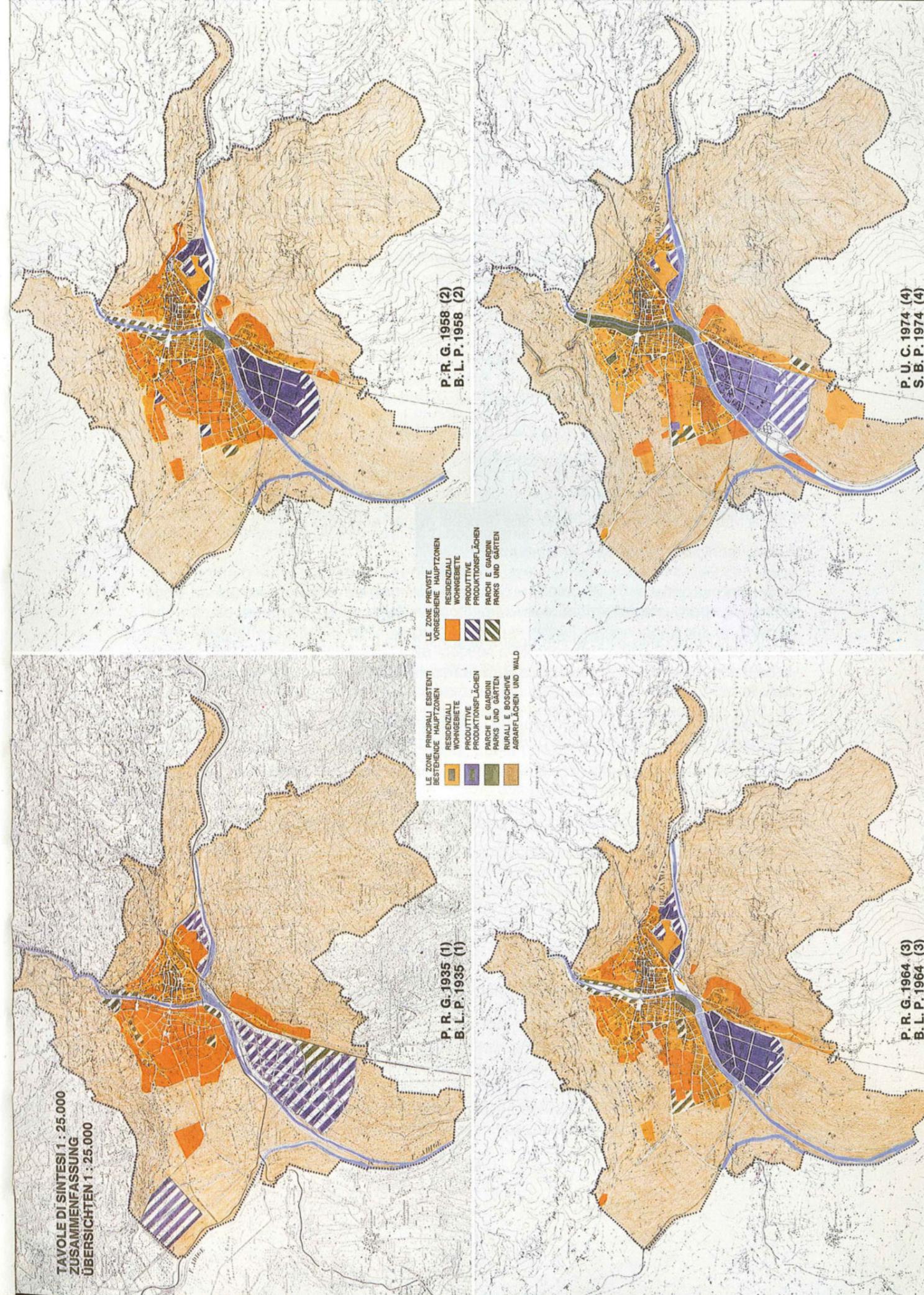
Il Piano viene presentato come «attuabile», con «adeguati e ponderati programmi economico-amministrativi». Esso, conformandosi alla tendenza in atto, privilegia la progettazione per zone (ad elevata densità) rispetto al disegno urbano, e difetta quindi di una adeguata definizione della rete viaria e del tessuto urbano.

Il P.U.C. '74 viene pubblicato ed il 21 novembre 1975 il Consiglio Comunale delibera sulle 178 osservazioni presentate, le quali interessano soprattutto i tracciati della viabilità, la localizzazione delle attrezzature tecnico-distributive, gli insediamenti residenziali sul Virgolo.

Il 2 febbraio 1975 la Giunta Provinciale, con deliberazione n. 593, approva parzialmente il piano urbanistico, limitatamente alla zona commerciale Bolzano-sud ed alla zona industriale a sud della prevista nuova linea ferroviaria Bolzano-Merano. Con successivo decreto del 25.3.1976 n. 19, il Presidente della Giunta Provinciale dichiara le aree suddette di interesse provinciale.

Il 12 luglio 1976 la Giunta Provinciale, con delibera n. 4073, approva «il piano urbanistico comunale rielaborato», con alcune modifiche ed integrazioni che riguardano essenzialmente:

- la trasformazione delle «zone tecnico-distributive» e delle «zone destinate a centri direzionali», in «zone per opere ed impianti pubblici, in conformità alla utilizzazione pubblica in atto»;
- la previsione di un nuovo tracciato della strada provinciale per S. Genesio, con accesso in prossimità del ponte «Scharfeck», escludendo il tracciato a mezza costa previsto dal Comune sulle pendici del Guncina, per motivi di sicurezza;
- la previsione di adeguate fasce di rispetto per l'autostrada e per la S.S. n. 12;
- l'eliminazione della zona di espansione del Virgolo, per motivi urbanistici (enormi spese di urbanizzazione) ed in adeguamento ai ricorsi accettati dal Comune;
- una migliore definizione delle zone A1 - A2 dei Centri Storici di Bolzano e Gries;
- il ripristino della destinazione del «cuneo verde», con eliminazione delle previste destinazioni a verde pubblico, a verde privato ed a parcheggi.



Il 26 ottobre 1976 il Consiglio comunale respinge una mozione tendente ad impugnare avanti al Consiglio di Stato la deliberazione di approvazione della Giunta Provinciale del 12 luglio 1976 e riconosce l'opportunità di accettare le modifiche apportate al piano della Giunta.

Il 9 maggio 1980 viene notificata alla Giunta Provinciale la decisione n. 415 del Consiglio di Stato, Sezione IV, con la quale è annullata la delibera di approvazione n. 4073 del 12 luglio 1976.

Il 12 maggio 1980 la Giunta Provinciale, a seguito della ricordata decisione del Consiglio di Stato, approva una seconda rielaborazione del Piano Urbanistico Comunale di Bolzano, stralciando le seguenti zone, già considerate tecnico-distributive e centri direzionali, successivamente destinate ad opere ed impianti pubblici:

- 1) area ex Ospedale civile ed area Piazza verdi e Duomo;
- 2) area centro direzionale - Piazza Bersaglio a Oltrisarco;
- 3) area Fiat in Piazza Adriano;
- 4) area Macello e Magazzini Generali e depositi militari ai Piani;
- 5) zona tecnico-distributiva a S. Giacomo.

Dalla approvazione della 2ª rielaborazione del Piano urbanistico comunale ad oggi, sono state approvate 41 varianti, le più significative delle quali riguardano:

- l'individuazione delle zone di Recupero, ai sensi delle L.P. n. 52/78 e n. 34/80;
- le soluzioni Iª e IIª del tracciato della Strada Provinciale Bolzano-Merano e quelle per la S.S. 12;
- l'individuazione di 2 zone di espansione (Via Gutenberg e Foro Boario) in risposta alla pressante richiesta di terreni da parte di cooperative edilizie;
- l'eliminazione della strada di prolungamento di Via Palermo-Via Amalfi, fino alla Via Vittorio Veneto;
- la destinazione dell'area dell'ex Ospedale civile a zona di recupero del Centro Storico;
- la trasformazione dell'area Via Alto Adige, Piazza Verdi e Duomo di Bolzano in zona per opere ed impianti pubblici, al fine di realizzare con Piani di Attuazione il Centro Pastorale Vescovile (zona nord) ed il Teatro cittadino (zona sud).

3.8. Considerazioni e confronti

La precedente sintetica illustrazione della vicenda urbanistica di Bolzano suggerisce alcune considerazioni.

Innanzitutto appare chiaramente che l'idea della «grande Bolzano», come città di primaria importanza con valenza internazionale, non nasce dalle pur consistenti esasperazioni nazionalistiche di epoca fascista. Essa è già presente nel Piano Altmann e nei programmi del Governo austriaco e deriva da una realtà geo-storica che proprio oggi, come accennato in Premessa, acquista nuova attualità e nuova prospettiva.

Inoltre è interessante notare come alcuni problemi ed alcune proposte ricorrenti siano tuttora pienamente attuali: i primi perché ancora non risolti e le seconde perché non realizzate. Basti ricordare, a tal proposito, la definizione dei tracciati della S.S. n. 12 e della S.S. n. 38; la realizzazione di nuovi attraversamenti del Talvera, sia carrabili, sia ciclabili e pedonali, la assunzione di parametri e standard accettabili per la quantificazione delle aree pubbliche e di uso pubblico; il dimensionamento delle aree destinate ad attività produttive e la relativa disciplina di intervento; la qualificazione delle recenti periferie mediante «centri di vita» che integrino la residenza e garantiscano un più elevato livello di autonomia e di autosufficienza ai quartieri urbani, contribuendo a ridurre i movimenti pendolari; il rifiuto di tenere nel giusto conto alcune esigenze primarie della città, sia per il timore, talvolta irrazionale, di mantenere o esaltare squilibri territoriali e sociali fra il Capoluogo e gli altri Comuni della Provincia, sia per evitare il sacrificio di aree agricole preziose, in termini produttivi ed in termini ambientali e paesaggistici. In questo quadro si collocano le proposte, anche esse ricorrenti e particolarmente preoccupanti, di destinare alla residenza pendici e sommità - come il Virgolo - che devono essere invece mantenute nelle condizioni attuali, per tutelare la caratteristica più preziosa e rimarchevole di Bolzano: città alpina di fondovalle, compatta ed unitaria, circondata da pendici e rilievi tuttora non compromessi, in cui ancora si ritrovano, in equilibrio mirabile, ambienti naturali estremamente delicati e testimonianze di grande interesse storico, artistico, documentario.

Infine, come è stato già notato nei punti precedenti, alcuni caratteri positivi di grande rilievo si ritrovano in tutti gli strumenti urbanistici e di governo del territorio che hanno determinato lo sviluppo edilizio e l'immagine complessiva di Bolzano. Determinante è stata, senz'altro, l'attenzione che pianificatori e tecnici hanno dedicato al disegno urbano, alla sua disciplina, alla sua decisa preminenza nei confronti delle scelte progettuali relative ai singoli «oggetti» edilizi. Del resto tale disciplina non ha certamente ridotto, anzi ha esaltato, la capacità espressiva degli architetti, le cui opere si sono certamente giovate dell'inserimento in un tessuto unitario e controllato. Con il P.U.C. vigente, come già detto, si opera una scelta per lo «zoning» e per la episodicità delle realizzazioni edilizie, la cui indubbia qualità architettonica non compensa certamente la mancanza - o il rifiuto - del tessuto urbano. Così è avvenuto, come già accennato in precedenza, nelle recenti realizzazioni edilizie e soprattutto nella ristrutturazione delle semirurali: un pezzo di città che aveva un suo chiaro disegno ed una sua precisa «tipologia urbana», ormai parte integrante di Bolzano e del suo sistema di relazione, si traduce nella giustapposizione di complessi architettonici, mutati da esperienze razionaliste e da modelli insediativi inglesi che sostanzialmente rifiutano la città e che ritengono di cancellare le nefaste conseguenze del traffico eliminando non le automobili, ma le strade. Le proposte architettoniche realizzate e quelle tuttora allo stato di progetto hanno indubbiamente un elevato valore culturale, ma la loro complessiva attuazione deve costituire oggetto di ulteriori riflessioni da parte del Comune, della Provincia e dell'IPEAA.

A conclusione di queste brevi considerazioni, non si può non rilevare che, al di là e al di sopra delle singole questioni, la vicenda urbanistica di Bolzano è segnata da una sistematica difficoltà di collaborazione e di dialogo fra l'Amministrazione comunale e le Amministrazioni che esercitano poteri di indirizzo e di decisione sulle scelte del Comune: una difficoltà che provocò l'enorme ritardo con cui fu approvato il Piano regolatore Piacentini e che ha contribuito alla deludente conclusione del processo di formazione della Variante generale al P.R.G. 1964.

Oggi ci sono tutte le condizioni - socio-economiche, legislative e culturali - per nuove e proficue forme di collaborazione fra Comune e Provincia, indispensabili per definire ed attuare un «progetto» di sviluppo di Bolzano capace di coinvolgere tutta la comunità provinciale: si tratta di cogliere questa occasione, stimolando il confronto fin dal momento in cui il Consiglio Comunale avvia il processo di formazione del nuovo Piano urbanistico comunale.

4. IL PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE

4.1. Tempi e modalità di formazione.

Secondo il testo unico delle leggi provinciali sull'ordinamento urbanistico (D.P.G.P. 23 giugno 1970 n. 20), «la conservazione e la trasformazione del territorio della Provincia di Bolzano... sono regolate dall'Ordinamento urbanistico provinciale, dal Piano territoriale provinciale, dai Piani urbanistici intercomunali e comunali dai Piani di attuazione e dai Regolamenti edilizi, ferme restando le sanzioni penali e le norme per la tutela delle cose di interesse artistico e storico, stabilite dalla legge statale». Risulta evidente, dalla citazione, l'importanza del P.T.P. (già peraltro riconosciuta dalla precedente L.P. n. 8/1960), ai fini di un efficiente meccanismo di pianificazione e di gestione del territorio, articolato a livello comunale ed intercomunale, programmatico ed attuativo. Ciononostante il P.T.P. della Provincia di Bolzano viene adottato con una prima delibera della G.P. del 1987 e attualmente non è ancora approvato dal Consiglio Provinciale.

Precedenti proposte, redatte negli anni '60 e '70, si sono consumate prima di diventare ufficiali: in particolare un piano-quadro, redatto da un gruppo di professionisti svizzeri in collaborazione con la Tekne di Milano con riferimento al primo Programma di sviluppo economico della provincia 1966-1970 e consegnate nel 1970, non ebbe alcun seguito. Tre anni dopo, nell'ottobre 1973, l'amministrazione provinciale presenta il documento ALTO ADIGE 81, preliminare al piano di sviluppo provinciale e, successivamente, il «Programma-quadro di sviluppo economico e di coordinamento territoriale 1972-81», mai diventato operativo. Successivamente, per rispondere ad un obbligo stabilito per legge statale, la Provincia di Bolzano si dota del «Programma provinciale di sviluppo per il triennio 1980-82», il quale non soltanto è privo di un corrispondente strumento di pianificazione del territorio, ma non ne ribadisce neanche la necessità, pur fissata dal citato Ordinamento urbanistico provinciale. Tuttavia il citato documento «Alto Adige '81», ha avuto un notevole peso sulla politica territoriale dell'amministrazione provinciale, orientandone le scelte, soprattutto nei rapporti con il Comune di Bolzano.

4.2. Contenuti del P.T.P.

L'art. 6 del citato Ordinamento urbanistico provinciale, definisce come segue i contenuti del P.T.P.:

«Il piano territoriale provinciale è esteso a tutto il territorio della provincia e, considerata la situazione di fatto sotto gli aspetti fisico, etnico, demografico, sociale e culturale, stabilisce le linee e le direttive di massima per assicurare unità di indirizzo ed organicità di sviluppo alla pianificazione urbanistica ed edilizia e per dare soluzione e rilievo a problemi generali o locali di interesse provinciale.

Sono pertanto oggetto della pianificazione urbanistica provinciale:

- la distribuzione della popolazione nel territorio in relazione alle caratteristiche ed agli sviluppi dell'economia delle varie zone, individuando le comunità esistenti ed indicando l'eventuale previsione delle nuove.
- la distribuzione delle attività agrarie, industriali, artigianali, commerciali e turistiche nel territorio.
- i principali servizi pubblici e la rete delle principali comunicazioni.
- la zonizzazione generale del territorio e le zone da riservare a destinazioni speciali di pubblico interesse, o da sottoporre a vincoli particolari.
- la protezione e la valorizzazione delle bellezze naturali.
- i provvedimenti urbanistici rivolti ad un organico sviluppo del turismo.

Con riferimento a tali prescrizioni, il P.T.P. approvato dalla Giunta Provinciale articola la disciplina d'uso e di trasformazione del territorio in prescrizioni grafiche illustrate da 6 Carte, nella scala 1:100.000, e nelle corrispondenti Norme di attuazione. I contenuti delle Carte suddette sono, in sintesi, i seguenti:

1. Assetto territoriale per località centrali; attrezzature di interesse pubblico. Sono individuati 14 comuni come «località centrali» (centri di vita economica, sociale e culturale di un determinato ambito territoriale, in cui localizzare i servizi) e sono indicate, con apposito simbolo, sia le aree produttive di interesse provinciale, sia le attrezzature pubbliche di interesse statale, regionale e provinciale.
2. Agricoltura, foreste e tutela del suolo. È rappresentato schematicamente l'uso reale del suolo, con indicazione dei vincoli idrogeologici e delle aree a rischio (frane e valanghe).
3. Tutela della natura e del paesaggio. Sono indicate tre categorie di vincoli paesaggistici previsti dalle leggi provinciali vigenti: 6 parchi naturali, 6 piani paesaggistici intercomunali; 5 biotopi con superficie maggiore di 50 ettari ed il Parco dello Stelvio: non sono specificati gli ulteriori vincoli istituiti dalla legge Galasso, né la relativa normativa.
4. Viabilità e trasporti - Zone sciistiche. Sono rappresentate le infrastrutture stradali e ferroviarie e le zone sciistiche, sia esistenti che di progetto.
5. Produzione e distribuzione di energia. Sono rappresentate le centrali idroelettriche esistenti (n. 23 grandi, oltre 3.000 Kw e n. 34 medie) e si propone la localizzazione di altre 46 centrali (28 grandi e 18 medie). Sono inoltre riportate le linee di trasporto dell'energia (elettrodotti esistenti, metanodotti esistenti e di progetto).
6. Approvvigionamento idrico, smaltimento rifiuti liquidi e solidi. Sono indicati il sistema di approvvigionamento idrico ed i sistemi a rete per lo smaltimento dei rifiuti liquidi e solidi, sia esistenti che di progetto.

Le *Norme di attuazione* si articolano in due parti: norme generali e norme settoriali.

Le *norme generali* si configurano essenzialmente come criteri ed indirizzi (sia di tutela dell'ambiente e degli interessi delle popolazioni locali, sia di equilibrato sviluppo sociale, culturale ed economico) dai quali si desumono prescrizioni e raccomandazioni specifiche in materia di distribuzione della popolazione, di sviluppo insediativo ed infrastrutturale, di tutela paesaggistica ed ambientale, di istruzione e di assistenza.

Le *norme per i singoli settori* riguardano essenzialmente l'esigenza di massimo risparmio del suolo e, quindi, di impegno dello sviluppo della «edilizia sotterranea»; la individuazione delle «località centrali» (centri in cui localizzare i servizi e privilegiare gli interventi); la individuazione di 27 Comuni «deboli»; le direttive per la pianificazione urbanistica, con particolare riferimento agli standards, al calcolo del fabbisogno abitativo, alle densità residenziali agli impianti sportivi; le zone produttive di interesse provinciale; la disciplina di uso del territorio e di intervento, con riferimento alle destinazioni, alle previsioni ed ai vincoli di cui alle «Carte 1:100.000» illustrate in precedenza.

Infine il P.T.P. contiene una elencazione di progetti specifici di interventi, nonché due allegati relativi alla delimitazione delle zone strutturalmente deboli ed alle zone sciistiche.

Nel suo insieme il P.T.P. si configura essenzialmente come un programma generale di tutela e corretto uso del territorio, con un quadro normativo piuttosto squilibrato (in alcuni casi molto generico ed in altri troppo specifico) e con una ben modesta operatività, non bilanciata dall'elenco dei progetti e dei provvedimenti settoriali. Esso sconta inevitabilmente la mancanza di precedenti esperienze e la conseguente sommarietà di impianto e di elaborazione.

Tuttavia l'esistenza di un quadro programmatico e normativo provinciale costituisce indubbiamente una occasione di confronto e di stimolo per ulteriori approfondimenti (con le conseguenti integrazioni e correzioni) da sviluppare in sede di formazione degli strumenti urbanistici intercomunali e comunali. In sostanza l'entrata in vigore del Piano territoriale impone alla Amministrazione provinciale alcuni «obblighi di coerenza», fra cui fondamentale è quello di avviare un efficiente meccanismo di pianificazione e gestione del territorio, a tutti i livelli, in un clima di continuo e collaborativo confronto con i Comuni. Si tratta di una grande occasione, che può essere immediatamente colta nel caso di Bolzano, che si accinge a formare il nuovo Piano urbanistico comunale, in un momento di profonda trasformazione della società e dell'economia che apre nuove prospettive di sviluppo, soprattutto qualitativo, per la città e per il territorio provinciale.

4.3. Le previsioni del P.T.P. relative al Comune di Bolzano.

Il Comune di Bolzano è interessato sia dai criteri generali del P.T.P., sia da alcune norme specifiche, sia da alcune previsioni di tutela e di intervento. Esso ha espresso il suo motivato parere alla Giunta Provinciale, ai sensi dell'art. 8 dell'Ordinamento urbanistico provinciale, con deliberazione del Consiglio comunale n. 69/4977, del 9.2.1988 il cui contenuto viene sintetizzato nei punti seguenti:

1. Considerata la fondamentale importanza del P.T.P., nella sua formazione avrebbero dovuto essere coinvolti i Comuni - almeno quelli maggiori - in misura maggiore di quanto sia possibile attraverso le procedure previste dall'Ordinamento urbanistico provinciale. Ciò anche al fine di meglio precisare le finalità, le previsioni e la disciplina del piano, valutando anche positivamente il fatto che la definizione del ruolo del capoluogo, non adeguatamente precisata dal piano stesso, appare rinviata al P.U.C. in via di formazione, nel quale dovrà essere necessariamente previsto un «ragionevole sviluppo delle zone di espansione... tenuta presente l'opportunità di utilizzare tutte le risorse insediative già esistenti all'interno del contesto urbano»...
2. Si ritengono pienamente accettabili e si assumono come criteri di impostazione del P.U.C., le prescrizioni generali relative alla tutela del territorio e dell'ambiente; al corretto rapporto di equilibrio e di integrazione fra Bolzano ed il restante territorio provinciale alla disciplina dei territori agricoli pregiati; alla difesa dell'acqua, dell'aria e del suolo dagli inquinamenti; alla necessità di realizzare nuove zone di espansione soltanto dopo che siano state esaurite le disponibilità di aree ed edifici all'interno delle aree urbanizzate; alla adozione di tipologie ad elevata densità; entro limiti di edificabilità compresi fra 1,5 e 3,5 mc./mq; alla incentivazione di impianti sotterranei; alla necessità di revocare le previsioni del P.T.P. e del P.U.C. che comportino un impatto ambientale non accettabile.
- 3) Si ritengono accettabili e condivisibili le valutazioni relative alla città di Bolzano, la quale, «superata la funzione di egemonia economica e sociale nel rapporto con il restante territorio provinciale, necessita urgentemente di una ben delimitata definizione delle sue caratteristiche, volte ad assicurare un rapporto di migliore integrazione con il territorio provinciale, in relazione anche alla città capoluogo, sede del governo provinciale, dei più importanti uffici amministrativi e centro di servizi particolari. Per assolvere compiutamente al ruolo così definito si renderanno necessari particolari interventi finanziari». In questo quadro, si ritengono degne di considerazione le indicazioni relative alla definizione dell'area commerciale di Bolzano-sud per l'insediamento, in primo luogo, di iniziative per il commercio all'ingrosso e quale centro per il deposito e lo smistamento delle merci. Si tratta comunque di scelte che saranno ulteriormente precisate dal P.U.C.
- 4) Si ritiene accettabile la definizione degli standards urbanistici nella misura complessiva di 17 mq./abitante, riferita al numero presunto degli abitanti residenti entro un periodo di 10 anni, tenendo conto della necessità di non considerare rigidamente la ripartizione di tale dotazione nelle categorie stabilite dalle norme (aree per l'istruzione, verde pubblico, attrezzature di interesse generale, parcheggi).

5) Appaiono necessarie integrazioni e modifiche alle norme ed alle previsioni relative:

- alla valutazione della popolazione insediabile negli edifici esistenti e da realizzare con riferimento allo standard di 100 mc/abitante;
- alla valutazione del fabbisogno abitativo, che non può non tener conto della moltiplicazione dei nuclei familiari, della rigidità funzionale e della consistenza del patrimonio edilizio esistente, della entità del fenomeno della sottoutilizzazione di esso (non eliminabile nel breve periodo) della diffusione del lavoro autonomo a domicilio, nonché della domanda espressa nell'ambito dei programmi di edilizia sovvenzionata e convenzionata;
- alla possibilità di realizzare edilizia scolastica in zona Fiera; che deve essere precisata in sede di P.U.C.;
- alle previsioni di sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, che appaiono assolutamente inadeguate, tenendo anche conto delle esigenze di potenziamento della linea del Brennero;
- alle prescrizioni relative al dimensionamento delle sezioni stradali che, per la rete urbana, devono essere precisate in sede di P.U.C., insieme con la definizione dei percorsi ciclabili;
- alle previste 2 centrali idroelettriche, la cui fattibilità dovrà essere assolutamente verificata, con particolare riferimento all'impatto ambientale;
- alle necessità di incentivare la formazione e l'attuazione dei piani di recupero attraverso adeguati strumenti finanziari.

Le osservazioni suddette sono state già oggetto di confronto fra le Amministrazioni Comunale e Provinciale: sicuramente i temi da esse affrontati e ripresi nel presente documento programmatico, saranno ulteriormente approfonditi dal Piano urbanistico comunale e dai piani di settore che ne costituiranno parte integrante.

5. CRITERI ED INDIRIZZI PROGRAMMATICI PER L'IMPOSTAZIONE DELLA VARIANTE GENERALE

5.1. Una «strategia forte» per lo sviluppo della città e della provincia di Bolzano.

Dagli elementi di conoscenza e di analisi sviluppati nei punti precedenti, emergono chiaramente le linee di una «strategia forte» per lo sviluppo della città e della Provincia di Bolzano, da porre a base della Variante generale del Piano urbanistico comunale.

Tali linee sono state già schematicamente individuate dal Piano territoriale provinciale e sono state anticipate nella Premessa, con riferimento alle profonde modificazioni della società e dell'economia, intervenute nell'ultimo decennio e tuttora in atto. In sostanza Bolzano si configura come «capitale» di un territorio dotato di un patrimonio naturale ed ambientale eccezionale, articolato in un sistema insediativo caratterizzato tuttora da un notevole equilibrio fra popolazione insediata, risorse naturali e attività produttive, ricco di testimonianze storico-artistiche e documentarie, di memorie, di tradizioni. La città è inoltre partecipe di una comunità che accomuna nuove e diffuse capacità imprenditoriali alla antica sapienza e alla consolidata parsimonia nella corretta gestione del territorio e che può utilizzare pienamente, in un quadro internazionale sempre più ampio e ricettivo, le sue grandi risorse culturali, fra le quali particolarmente interessante è quella costituita dal bilinguismo.

Quindi la Bolzano degli anni 2000 si configura come centro primario della provincia, luogo di insediamento e di integrazione con l'agricoltura per nuove attività artigianali, industriali e terziarie di alto livello e di grande raggio d'azione, in un ambiente naturale stupendamente delicato, punto di scambio e di intreccio delle relazioni commerciali, culturali, turistiche, imprenditoriali che legano l'Alto Adige alle realtà della Padania, della Mittel-Europa e del bacino danubiano; elemento determinante dell'asse forte Verona-Trento-Bolzano-Innsbruck-Monaco; meta di correnti turistiche qualificate, nazionali ed internazionali, testimonianza viva di una vicenda urbana in cui si ritrovano esperienze e testimonianze di grandissimo interesse, sia per ciò che concerne la efficienza della Pubblica Amministrazione, sia per ciò che concerne la qualità del tessuto urbano e delle architetture.

In effetti questo è il ruolo che, come accennato nel precedente capitolo 3, la città ha cominciato ad avere nella seconda metà dell'ottocento e che ha conservato fino ad oggi, in un processo di sviluppo armonico, guidato con saggezza, efficienza e lungimiranza dalla Amministrazione comunale per oltre un secolo, con strumenti urbanistici, programmatici e gestionali di gran lunga migliori di quelli messi a punto ed utilizzati da altre città analoghe. Come già rilevato questa continuità di programmi e di azioni si è interrotta al momento della formazione del P.U.C. vigente, compreso in una visione estremamente riduttiva delle esigenze e possibilità di sviluppo quantitativo e qualitativo, privo di una strategia complessiva, profondamente carente di operatività e di «disegno» urbano nelle pur ridotte previsioni di espansione residenziale e produttiva, di ristrutturazione, di attrezzatura del territorio.

Oggi si rilevano fenomeni diffusi di degradazione del tessuto urbano, del sistema infrastrutturale, della struttura produttiva, del sistema naturalistico ed ambientale, che l'attuale P.U.C. non è stato in grado di prevenire nè è in grado di contenere ed eliminare. Ad essi dovrà porre rimedio la Variante generale che si configura essenzialmente come un *Piano della qualità* (della qualità dell'ambiente naturale, dell'ambiente

costruito, delle relazioni sociali, dei rapporti fra cittadini ed amministrazione), nella convinzione profonda che oggi, a differenza del recente passato, i fattori di sviluppo economico e sociale sono essenzialmente qualitativi.

Ci sono, nella straordinaria ed a volte contraddittoria miscela di avvenimenti, di speranze, e di aspirazioni, di certezze e di frustrazioni, di sensibilità ritrovate e di conoscenze nuove, che interessa ormai individui e comunità in tutto il mondo, gli elementi per un nuovo rinascimento della città, dei suoi valori, della sua struttura e della sua immagine: Bolzano, nell'impostazione dello strumento urbanistico che regolerà il suo futuro immediato, non può non cogliere questa occasione.

5.2. Adeguamento alle leggi nazionali e provinciali.

Dopo l'entrata in vigore del vigente Piano urbanistico comunale il quadro di riferimento legislativo e programmatico è profondamente cambiato e di ciò dovrà tener conto la Variante generale, la cui redazione costituirà anche l'occasione per l'approfondimento e la verifica delle previsioni e delle prescrizioni contenute nel Piano territoriale provinciale, già illustrato nel precedente capitolo 4.

Particolarmente interessanti appaiono le già ricordate prescrizioni dell'Ordinamento urbanistico provinciale e del P.T.P. che riguardano l'equilibrato sviluppo di Bolzano nel sistema insediativo provinciale e la tutela dell'ambiente e dei beni culturali. Oltre a ciò devono costituire oggetto di attenta riflessione le norme relative alla notificazione ai proprietari dei vincoli e delle destinazioni d'uso; alla programmata attuazione dei P.U.C.; alla possibilità offerta alla Provincia di introdurre modifiche d'Ufficio, in sede di approvazione dei P.U.C., anche per ciò che concerne i criteri ed indirizzi di impostazione degli stessi.

Un sostanziale e convinto rispetto di tali norme comporta innanzitutto la necessità di dedicare un impegno particolare alla preventiva definizione dei criteri ed indirizzi programmatici di impostazione della Variante generale ed alla loro verifica preventiva in un approfondito confronto con la Amministrazione provinciale: è questo che il Comune intende fare con il presente documento programmatico, che deve essere anche l'occasione per una più ampia e consapevole partecipazione della comunità alle scelte dell'Amministrazione.

Inoltre appare chiara la necessità di assicurare una elevata operatività alla Variante generale, al duplice scopo di stabilire preventivamente i caratteri del tessuto urbano e di precisare le prescrizioni di uso e di trasformazione del territorio e degli edifici da notificare ai proprietari. Appare oltretutto possibile, in tal modo, recuperare rapporti di reciproca fiducia e collaborazione fra amministratori ed amministrati che negli ultimi tempi si sono ovunque piuttosto allentati.

5.3. Difesa del suolo e qualità dell'ambiente naturale.

Il territorio e le sue risorse sono un bene raro, prezioso, da tutelare attentamente e da utilizzare con parsimonia: una constatazione ovvia che per tanti anni è stata tuttavia rifiutata dai più e che vale in maniera particolare per l'Alto Adige e soprattutto per

Bolzano, in considerazione della modesta superficie e delle caratteristiche fisiche del territorio comunale.

Pertanto la Variante generale dovrà confermare ed integrare la disciplina di salvaguardia stabilita dal Piano territoriale provinciale, predisponendo anche appositi progetti di risanamento, di gestione e di tutela attiva, con particolare riferimento:

- alle aree agricole di particolare pregio;
- alle aree a rischio geologico ed idrogeologico, instabili o comunque soggette a fenomeni di dissesto (da individuare con apposite ricerche, anche in attuazione di quanto disposto dalle vigenti norme provinciali);
- alle acque fluenti e di falda, con particolare riferimento alla sistemazione idraulica dell'Isarco;
- alla definitiva messa a punto dei sistemi di depurazione dei rifiuti liquidi e di smaltimento dei rifiuti solidi;
- alle aree boscate, da riqualificare anche attraverso interventi di carattere gestionale, finalizzati, fra l'altro, al recupero ed alla riqualificazione della rete di percorsi pedonali che caratterizzavano l'assetto storico dell'area di Bolzano;
- ai primi contrafforti montuosi che caratterizzano la fisionomia della città.

5.4. Qualità dell'ambiente costruito.

Una elevata qualità dell'ambiente costruito, essenziale fattore per i futuri sviluppi, dovrà essere perseguita, considerando in un quadro unitario di pianificazione e di interventi sia la città consolidata, sia le recenti periferie prevalentemente residenziali, sia le aree industriali e commerciali già in tutto o in parte edificate, sia le future espansioni, che dovranno essere comunque attentamente dimensionate.

Particolare attenzione sarà dedicata alla tutela ed alla riqualificazione dei Centri storici del capoluogo e di Gries, degli edifici e complessi isolati di particolare interesse storico-artistico e culturale, degli edifici e delle opere di particolare interesse documentario, di cui il contado di Bolzano è particolarmente ricco.

Inoltre la finalità essenziale della Variante generale si individua nella attenta delimitazione delle aree già totalmente o parzialmente urbanizzate, nella tutela e salvaguardia di quelle non ancora compromesse e nel recupero e consolidamento dei tessuti edilizi che costituiscono le recenti espansioni periferiche, caratterizzate da una diffusa carenza di valori urbani, sia per ciò che concerne l'integrazione delle residenze con le attività produttive e con i servizi di livello superiore, sia per ciò che concerne l'immagine e la riconoscibilità dei tessuti edilizi. In sostanza occorre trasformare in «tessuto urbano» gli attuali aggregati edilizi, limitando le nuove espansioni ad una attenta valutazione delle effettive necessità e, soprattutto, ridisegnando con apposite opere e con «segni» chiaramente riconoscibili i limiti della città. Nella città antica questo ruolo era svolto dalle mura, dalla enfaticizzazione di alcuni caratteri fisici del territorio (scarpate, corsi d'acqua, affacci sul mare ecc.), dalla continuità delle cortine edilizie. Nella città di oggi il limite non è più leggibile: l'edificazione deborda verso la campagna ed ai suoi margini si accumulano gli interventi più deteriori. Nella città di domani, nella Bolzano del 2000 i limiti della città dovranno essere ricostituiti attraverso la realizzazione di percorsi carrabili e pedonali, alberati e attrezzati; nonché di opere architettonicamente qualificate.

Con riferimento alle diverse situazioni di fatto, si individuano nella sostanza, tre linee di azione:

- a) consolidamento ulteriore di tessuti edilizi già piuttosto compatti, mediante il completamento e la rifunzionalizzazione della maglia stradale, nell'ambito della quale si individuano «luoghi centrali» (la piazza, il corso, il viale alberato), in cui collocare attrezzature di livello urbano (commerciali, amministrative, finanziarie, culturali, ricettive, di spettacolo ecc.), attualmente mancanti. Questa «linea d'azione» va seguita soprattutto ai fini della riqualificazione delle aree edificate fino agli anni '30, che già hanno un tessuto urbano definito;
- b) riorganizzazione e consolidamento delle recenti espansioni residenziali, da perseguire mediante la ridefinizione della maglia stradale e la individuazione di spazi e percorsi che, pur nella relativa modestia dei tessuti edilizi, possano configurarsi come punti di convergenza delle relazioni e di definizione della forma urbana;
- c) riorganizzazione funzionale di aree aventi destinazioni produttiva e residenziale, da perseguire mediante una attenta ristrutturazione urbanistica ed edilizia che riguarderà, innanzitutto, gli spazi ineditati e quelli suscettibili di nuove destinazioni d'uso.

In questo quadro sarà necessaria una profonda riflessione sui rapporti fra struttura urbana e manufatto edilizio, allo scopo di superare le carenze e le distorsioni provocate, negli ultimi decenni, dal fatto che la cultura e la prassi architettonica ed urbanistica hanno sostanzialmente concentrato la loro attenzione sull'«oggetto» (più o meno complesso), sulla «disciplina d'uso del suolo» e sui «parametri» (standard urbanistici ed edilizi), trascurando come superato ed obsoleto lo strumento del «disegno urbano». Il quale, peraltro, è indispensabile per «governare» il sistema complesso costituito dalla struttura, dalla forma, dalla integrazione di funzioni e di usi, che costituisce la realtà e l'immagine della città consolidata e dei centri storici e che non si ritrova certamente nei recenti insediamenti.

Inoltre dovranno essere considerate con particolare attenzione le «aree potenzialmente disponibili», come, ad esempio, quelle occupate da attività obsolete o destinate a ristrutturazioni e delocalizzazioni, per le quali la Variante generale dovrà stabilire una precisa disciplina di intervento fissando viabilità minore, allineamenti, altezze, caratteristiche edilizie, destinazioni d'uso.

Come già ricordato in precedenza nel precedente capitolo 2, si configurano come aree potenzialmente disponibili quelle attualmente occupate da alcune caserme (di cui appare possibile lo spostamento, in attuazione di recenti leggi nazionali); dalle carceri, dall'attuale Fiera; da alcune industrie che si presentano piuttosto «fragili» rispetto alle nuove possibilità di mercato ed alle nuove esigenze di tutela ambientale (industrie inquinanti e del magnesio). Sono inoltre da definire le più idonee destinazioni d'uso per aree di modesta superficie ma di grande valore «strategico», come quelle dell'ex-Ospedale, di Via Alto Adige, del Cinema Druso, dell'ex Monopolio Tabacchi. Occorre infine riesaminare attentamente, in questa logica, i progetti ed i programmi relativi alle zone produttive, con particolare riferimento alle zone commerciali di interesse provinciale, che devono essere oggetto di un grosso progetto di consolidamento del tessuto urbano considerando anche lo spostamento ed il potenziamento delle attività espositive in un quadro ben più ampio di quello offerto dalle Fiere campionarie di tipo tradizionale.



5.5. Qualità del sistema di relazioni: accessibilità e comunicazioni.

Come già rilevato in precedenza, la mobilità nell'area e nella città di Bolzano è molto carente, sia per i traffici di scorrimento, sia per quelli di penetrazione e di scambio. In questo quadro assumono rilevante importanza le esigenze di potenziamento della rete ferroviaria, sia per ciò che concerne la linea fondamentale del Brennero (per la quale dovranno essere attentamente approfondite le prospettive di nuovo tracciato o di potenziamento dell'attuale, con spostamento di alcuni servizi a Bronzolo), sia per ciò che concerne la linea per Merano. Su ambedue le linee dovrebbero essere potenziati i servizi locali, in modo da assorbire una aliquota consistente dei movimenti pendolari da e per il capoluogo.

Per ciò che concerne la viabilità principale, sono assolutamente prioritari gli interventi relativi alle statali n. 12 e n. 38, da anni sistematicamente riproposti da piani e programmi urbanistici, senza peraltro arrivare alle realizzazioni. In particolare appare necessario studiare in maniera adeguata il tracciato della S.S. n. 12, tenendo conto dei limiti della soluzione prevista dal P.U.C. vigente. In una prospettiva di tempi medio-lunghi e di adeguamento di tutta la viabilità principale, appare degna di considerazione la possibilità di far correre la S.S. n. 12 sull'attuale percorso autostradale, spostando l'autostrada più ad est, in galleria: nell'immediato potrà essere utile la liberalizzazione del tratto urbano.

Come già accennato in precedenza, particolarmente grave appare la situazione di ingorgo di sottodimensionamento e di scarsa permeabilità della rete stradale urbana. Appare indispensabile studiare attentamente il completamento e, in alcuni casi, la ricostruzione delle maglie viarie, partendo da un riesame della viabilità prevista nella ristrutturazione delle zone semirurali, in un sistema unitario e funzionalmente definito che preveda anche la realizzazione di nuovi attraversamenti del Talvera e dell'Isarco. In questo quadro dovrà essere studiata una rete integrativa di percorsi ciclabili e di «percorsi pedonali privilegiati», caratterizzati dalla «qualità» (dell'ambiente e delle funzioni) e dalle «occasioni» (di movimento e di incontro), i quali potranno articolarsi nel riuso dei «corsi urbani» già individuabili nel tessuto del centro storico e della città consolidata; nella progettazione di nuovi «corsi urbani» nell'ambito delle recenti periferie; nel recupero e nell'attrezzatura, infine, della antica rete di sentieri che collegavano la città con le pendici montane e con le tradizionali mete del turismo escursionistico. In questo quadro potrà essere considerata anche la possibilità di riattivare impianti a filo ormai abbandonati, i quali potrebbero trovare nuove motivazioni e nuove funzioni.

Particolarmente complesso appare a Bolzano il problema del trasporto pubblico urbano ed extra-urbano. La città è troppo piccola per poter reggere una metropolitana, e le possibilità di adeguata attrezzatura delle ferrovie statali si riferisce soltanto alle due linee Verona-Brennero e Bolzano-Merano. In particolare il trasporto pubblico urbano dovrà essere impostato su alcuni «percorsi protetti», possibilmente in sede propria, destinati essenzialmente ai mezzi pubblici, che leghino insieme gli attuali e futuri luoghi centrali della città; a tal fine occorrerà senz'altro prevedere un nuovo attraversamento del Talvera, eventualmente in galleria.

Comunque, ai fini della razionalizzazione del traffico automobilistico, risulta indispensabile promuovere una più equilibrata distribuzione nella città e nel territorio di attività





e funzioni che esercitino un forte richiamo di traffico, insieme con la formazione e l'attuazione di un adeguato programma di parcheggi sotterranei, collocati in una logica di collegamento e di integrazione con la rete pedonale-ciclabile e con il sistema di trasporto pubblico.

Particolare attenzione dovrà essere dedicata al potenziamento dell'aeroporto: una infrastruttura essenziale, le cui possibilità di utilizzazione appaiono rilevanti, in relazione alla evoluzione dei vettori.

Le modalità ed i tempi di riorganizzazione del traffico urbano saranno definiti in un apposito piano di settore, che costituirà parte integrante della Variante generale e che concluderà una specifica ricerca.

5.6. La partecipazione della comunità alla formazione della Variante generale. Trasparenza delle procedure.

Generalmente la partecipazione della comunità alla formazione del Piano urbanistico è resa possibile solo durante la fase di pubblicazione del piano stesso e di presentazione delle relative osservazioni.

Essa, di conseguenza, si riduce quasi esclusivamente alla categoria dei diretti interessati, proprietari di aree ed edifici, che si propongono di realizzare incrementi dei valori immobiliari e di rifiutare vincoli e condizionamenti. La comunità, nel suo insieme, non partecipa e, di conseguenza, non svolge alcuna azione a sostegno delle scelte operate per rispondere alla «domanda sociale» collettiva.

A questa ridotta partecipazione contribuiscono anche la scarsa comprensibilità degli elaborati grafici e delle norme di attuazione, nonché le insufficienti occasioni di dibattito e di incontro. Di conseguenza l'Amministrazione Comunale è costretta a fronteggiare gli interessi particolari senza il sostegno della maggioranza dei cittadini, che dovrebbero essere interessati al miglioramento della qualità della città, del territorio, della vita.

Pertanto, al fine di agevolare la partecipazione della comunità al processo di formazione della Variante generale, occorre trovare idonee forme di comunicazione e di confronto: una prima occasione è stata offerta dalla pubblicazione delle analisi svolte dal Censis ed una seconda sarà offerta dal presente documento.

Ma tutto questo non basta: occorre anche sperimentare forme nuove di informazione basate sempre su una comunicazione diretta, comprensibile, immediata e su una attenta individuazione di adeguate sedi di elaborazione critica e propositiva.

A tal fine appare opportuna e necessaria l'istituzione di un apposito «sportello» presso l'Assessorato competente, al quale tutti gli operatori pubblici e privati, gli organismi associativi, i singoli cittadini, possano presentare richieste e proposte, che saranno successivamente esaminate in un quadro comparativo unitario. Ciò impedirà anche ogni forma di pressione indebita su amministratori e tecnici, rendendo completamente limpida e trasparente la redazione della Variante generale.

5.7. Contenuti operativi della Variante generale.

Come è stato già accennato nella premessa, nel quadro complessivo delineato dalle leggi vigenti e dai criteri programmatici illustrati in precedenza, la Variante generale deve configurarsi come lo strumento fondamentale dell'azione politica ed amministrativa del Comune ed esso dovrà avere una elevata operatività. In sostanza il piano urbanistico dovrà chiaramente definire la delimitazione dell'organismo urbano e le caratteristiche delle opere, degli spazi e dei percorsi previsti, recuperando strumenti e metodi del «disegno della città», che nella recente prassi urbanistica ed architettonica sono stati trascurati o, più spesso, rifiutati, da una interpretazione schematica e restrittiva della legge urbanistica n. 1150/42, che ha determinato una generalizzata prevalenza dei contenuti programmatici dei Piani regolatori su quelli operativi. Molto spesso le indicazioni, le prescrizioni e le polemiche si sono esaurite nel dimensionamento e nella delimitazione di «zone» monofunzionali (residenziali, industriali, artigianali, commerciali, direzionali ecc.) con la individuazione del sistema infrastrutturale principale, rinviando ai successivi Piani particolareggiati, di iniziativa pubblica e privata, la definizione dei percorsi e degli spazi che costituiscono il tessuto urbano.

5.8. Criteri programmatici quantitativi

I principali criteri programmatici quantitativi di impostazione della Variante generale sono sintetizzati nei punti seguenti:

- a) *Arco temporale di riferimento*: è assunto nella misura di circa 10 anni dall'ipotizzata entrata in vigore della Variante generale, cioè - in sostanza - al 2000. Tuttavia la attuazione di alcune previsioni relative al consolidamento del tessuto urbano richiederanno inevitabilmente tempi più lunghi, non suscettibili di preventiva quantificazione. D'altro canto ciò significa ritrovare la continuità della vicenda storica di formazione della città, caratterizzata da un momento «fondativo», in cui viene fissato il modello, il disegno della città e da una successione di «momenti attuativi», coerenti con il modello iniziale ma capaci di adeguarlo alle nuove necessità.
- b) *Ipotesi-obiettivo di sviluppo demografico*: secondo le attuali tendenze la popolazione di Bolzano al 2000, potrà essere, notevolmente inferiore a quella attuale. Secondo le analisi svolte dal Censis e le conseguenti previsioni, la popolazione di Bolzano al 2002 potrà ammontare ad una cifra variabile fra un minimo di 92.700 ad un massimo di 95.300 unità. Tenuto conto che al 1987 la popolazione di Bolzano è pari a circa 103.000 abitanti e che gli sviluppi socio-economici previsti possono ritardare e contenere il processo di decremento demografico, appare attendibile una ipotesi di sostanziale stabilità della popolazione, nella misura di circa 100.000 abitanti.
- c) *Ipotesi-obiettivo per l'occupazione*: sarà precisata con un'apposita ricerca specifica sulla struttura socio-economica attuale e sulle sue prospettive. Comunque obiettivo principale dell'azione comunale è il mantenimento degli attuali livelli occupazionali del settore industriale, anche in relazione ad eventuali situazioni di crisi aziendale e settoriale.

Si ritiene inoltre necessario promuovere lo sviluppo di nuove attività, soprattutto terziarie (alberghiere, commerciali, culturali e di servizio alla produzione), in un ampio programma di sviluppo alla produzione, in un ampio programma di sviluppo equilibrato della città e dell'intera provincia.

Per ciò che concerne le prospettive di sviluppo turistico, appare estremamente interessante la possibilità di integrare la straordinaria «offerta turistica» estiva ed invernale costituita dal sistema naturale ed insediativo della provincia con quella che potrebbe essere espressa dalla città, in termini culturali, storico-artistici, di servizi, di scambi.

- d) *Ipotesi-obiettivo per la destinazione d'uso dei suoli*: occorre definire i fabbisogni effettivi di spazio per le attività produttive, verificando attentamente le previsioni del Piano Urbanistico Territoriale e promuovendo l'integrazione delle attività produttive stesse con i sistemi della residenza e dei servizi, nella prospettiva di trasformare in tessuti urbani le attuali periferie.

Il problema si pone soprattutto per la zona commerciale di interesse provinciale, (la quale si configura, per estensione e per localizzazione, come parte essenziale della futura città consolidata) e, sia pure in misura minore, nelle zone industriali e nelle zone artigianali dei Piani. Su questa linea, del resto, già si è mossa la Provincia, trasformando in «zone produttive integrate» le zone monofunzionali industriali, artigianali, commerciali. Questo indirizzo dovrà essere ulteriormente precisato, anche in termini progettuali.

Per quanto riguarda le residenze, in coerenza con le considerazioni svolte in precedenza, i fabbisogni di alloggio non devono essere soddisfatti esclusivamente in termini di «nuove aree di espansione», ma prioritariamente in termini di risanamento, recupero e riqualificazione del tessuto edilizio esistente, non soltanto nel centro storico ma in tutta la città esistente e nelle zone produttive.

In sostanza la quantificazione dei fabbisogni reali e la conseguente previsione di aree devono essere oggetto di attenta riflessione, senza alcuna posizione preconcepita, partendo da una attenta rilevazione della domanda - già espressa e potenziale - e dalle possibilità derivanti dalla piena utilizzazione delle aree utilizzabili e del patrimonio edilizio esistente.

Tutto ciò tenendo conto delle pesanti limitazioni della produzione edilizia provocate dalla carenza di aree edificabili e dalle conseguenti distorsioni del sistema insediativo, con l'abnorme crescita dei centri limitrofi (come Appiano e Laives) e con il deciso incremento dei movimenti pendolari.

Dalle analisi svolte dal Censis risulta, al 1985, una domanda insoddisfatta di alloggi di edilizia sovvenzionata ed agevolata di circa 4.055 unità; le domande pervenute all'IPEAA in esito al bando 1984 e non soddisfatte ammontano a 2.430 unità e quelle pervenute al comune fra il 1972 ed il 1985, non soddisfatte, ammontano a 1.393 unità.

Consistente ed in crescita appare la domanda di case in proprietà e di case in cooperativa.

Il dimensionamento delle aree pubbliche e di uso pubblico dovrà partire da un'attenta rilevazione delle dotazioni attuali e da una approfondita verifica dei parametri stabiliti dal P.T.P., valutando la possibilità di integrare il patrimonio di aree pubbliche e di uso pubblico con nuove forme di fruizione dell'ambiente naturale (percorsi pedonali, ciclabili ed equestri, aree attrezzate per la sosta ed il ristoro, osservatori della natura e della flora spontanea ecc.).

Con grande attenzione dovranno essere considerati, inoltre, i problemi relativi alle attrezzature socio-sanitarie ed al cimitero, per il quale potrà essere necessario studiare una nuova sede.

In ogni caso dovrà essere attentamente curata l'integrazione dei servizi pubblici con le residenze, con le attività economiche e con i sistemi di relazione, sia attraverso la ricordata opera di «ricucitura» e di riqualificazione degli spazi urbani, sia attraverso la messa a punto di efficienti meccanismi di gestione pubblica, associativa, comunitaria, tenendo soprattutto conto della attuale distribuzione territoriale delle attrezzature, con particolare riferimento ai nuovi «servizi superiori».

Si tratta, in particolare, di quelle attività di carattere formativo, conoscitivo, promozionale, culturale, di assistenza alla produzione ed agli scambi, che costituiscono la base su cui impostare il futuro sviluppo, le quali richiedono una stretta integrazione fra iniziative private ed iniziative pubbliche: basti pensare allo sviluppo della ricerca scientifica, della ricerca applicata alla produzione, del turismo congressuale e culturale, della divulgazione delle conoscenze relative ai prodotti locali. Uno sviluppo da perseguire con una azione concordata degli operatori economici, degli enti locali, degli Uffici statali, in un quadro unitario di riferimento che può essere costituito dal processo di formazione della Variante generale e dalla sua programmata attuazione.

5.9. Programmi e progetti operativi.

Gli attuali meccanismi di programmazione della spesa e di finanziamento, richiedono la disponibilità da parte delle Amministrazioni, di programmi e progetti concreti, di verificata utilità e realizzabilità, da predisporre già in sede di formazione del P.U.C.

In prima approssimazione tali programmi e progetti specifici potranno avere per oggetto, fra l'altro:

- la salvaguardia, la tutela attiva e la valorizzazione dei sistemi ambientali e paesistici della valle e delle pendici montane, tenendo conto sia del sistema idrologico (superficiale e di falda) e dei fenomeni di dissesto del suolo in atto, sia della necessità di controllarne attentamente l'evoluzione;
- la riqualificazione ed il recupero dei Centri Storici di Bolzano e di Gries e degli edifici e complessi isolati di particolare interesse storico-artistico e documentario in un quadro di rafforzamento e diffusione delle attività scientifiche, culturali, turistiche;
- il potenziamento e l'integrazione del sistema della mobilità territoriale e locale, con particolare riferimento alle strade statali del Brennero e per Merano;

- la rifunzionalizzazione del sistema delle penetrazioni alla città, con riferimento alle aree di scambio, di parcheggio e di sosta;
- la riqualificazione delle periferie recenti, con particolare riferimento alla viabilità locale ed alla necessaria integrazione dei servizi e delle attrezzature connesse con il sistema produttivo;
- la riqualificazione ed il potenziamento delle aree verdi e delle attrezzature sportive;
- la individuazione e l'attrezzatura di «percorsi urbani privilegiati», sia all'interno del centro storico, sia nelle aree di recente espansione;
- la definizione delle reti tecnologiche e dei sistemi di smaltimento di rifiuti solidi e liquidi;
- l'organizzazione degli spazi e dei percorsi urbani ai fini della Protezione Civile, con la finalità immediata di realizzare un «SISTEMA DI AREE ATTREZZATE» utilizzabili ordinariamente per funzioni diverse (mercato, spettacoli viaggiatori, attività sportive, parcheggio attrezzato e custodito, ecc.) e disponibili per insediamenti temporanei in caso di calamità.

Alla formazione dei progetti e programmi operativi si potrà arrivare anche attraverso appositi concorsi, chiaramente definiti nella documentazione e nelle richieste, da esperire anche durante la formazione della Variante generale.

6. MODALITÀ, TEMPI, FASI DI FORMAZIONE DELLA VARIANTE GENERALE.

6.1. Ufficio Comunale di Piano.

Al fine di consentire all'Amministrazione comunale di indirizzare efficacemente la formazione della Variante generale e seguirla nelle successive fasi di redazione, di pubblicazione, di approvazione e di attuazione, dovrà essere costituito un apposito Ufficio comunale di Piano, diretto da un funzionario dell'Assessorato competente e formato da funzionari comunali e da tecnici esterni, laureati e diplomati.

Questi ultimi, anche se dovranno essere legati al Comune da incarichi di tipo professionale, lavoreranno all'interno dell'Ufficio di Piano, con una presenza analoga a quella dei funzionari.

In una prima fase di avvio, l'organico dell'Ufficio di Piano potrà essere costituito come segue:

- Responsabile dell'Ufficio di Piano: funzionario comunale;
- N. 4 tecnici laureati (ingegneri, architetti o urbanisti) con esperienza ed interessi nella pianificazione urbana e territoriale
- N. 4 tecnici diplomati, disegnatori;
- N. 1 segretario/a dattilografo/a;
- N. 1 archivist.

L'Ufficio di Piano è strumento permanente dell'Amministrazione Comunale ed elemento essenziale nel programma di rafforzamento degli strumenti tecnico-amministrativi dell'Amministrazione stessa. Ad esso faranno capo sia le ricerche ed i programmi operativi connessi con l'attività di pianificazione e gestione della città e del territorio, sia future iniziative di «progettazione coordinata» fra gli Uffici comunali e la libera professione.

Inoltre esso cura i rapporti con la Giunta, con la competente Commissione consiliare, con il Consiglio comunale e con le Circoscrizioni.

Appare evidente la necessità di una sede adeguata, dotata degli spazi e delle attrezzature necessarie per garantire lo svolgimento di un lavoro continuativo, che dovrà durare anche dopo l'adozione dei piani, nella fase della loro attuazione.

6.2. Cartografia di base

Essenziale, ai fini del corretto ed efficiente svolgimento del lavoro, è la disponibilità di una cartografia di base precisa ed aggiornata. Sono indispensabili le seguenti carte:

- 1) Carta 1:25.000 aggiornata, comprendente anche il territorio dei Comuni contermini;
- 2) Carta 1:5.000 di tutto il territorio comunale;
- 3) Carta 1:1.440, su base catastale, delle zone già edificate, e di quelle di presumibile espansione, ai margini del capoluogo;
- 4) Carta 1:1.440, su base catastale, dei centri storici di Bolzano e di Gries.

La cartografia aggiornata di cui ai precedenti punti 2) e 3), indispensabile per svolgere le analisi relative all'attuazione del P.U.C. vigente ed al tessuto edilizio, è fondamentale per la redazione della Variante generale.

6.3. Programma di ricerche specifiche

Le ricerche specifiche da svolgere in relazione alla formazione della Variante generale saranno attentamente «calibrate» e strettamente finalizzate alla pianificazione e alla gestione della città e del territorio, tenendo conto delle analisi svolte dal CENSIS, che già forniscono una ampia conoscenza della situazione di fatto. Inoltre saranno precisati i criteri ed i riferimenti cartografici necessari per garantire l'inserimento dei risultati nel sistema informativo comunale di cui al seguente punto 6.4.

In particolare si prevede lo svolgimento delle seguenti ricerche specifiche:

- 1) *Società e struttura produttiva*: situazione di fatto delle aziende e prospettive di sviluppo, con particolare riferimento alle attività terziarie: lo svolgimento di tale ricerca, che costituisce la continuazione delle analisi già svolte dal CENSIS, costituirà l'occasione per approfondire le ipotesi-obiettivo di dimensionamento del piano e per coinvolgere direttamente il mondo della produzione e del lavoro nel processo di formazione della Variante generale. A tal fine saranno predisposti appositi strumenti di confronto e di conoscenza (schede, questionari, incontri, seminari, ecc.).
SI PROPONE L'AFFIDAMENTO DELL'INCARICO AL CENSIS.

- 2) *Analisi fisica del territorio*: morfologia, geoidrologia, uso reale e stabilità del suolo, salvaguardia e tutela, restauro ambientale con riferimento alle indicazioni e prescrizioni del Piano urbanistico territoriale e delle norme regionali vigenti.
AFFIDAMENTI DA DEFINIRE.

- 3) *Centri storici di Bolzano e di Gries*: analisi del tessuto urbano e degli edifici, con indicazione della disciplina d'uso e di intervento ammessa. Saranno inoltre studiati i beni e complessi isolati di particolare interesse archeologico, storico, artistico e/o documentario, per i quali saranno redatte apposite «schede» di tipo analitico e progettuale.
AFFIDAMENTO DA DEFINIRE.

- 4) *Sistema della mobilità, delle infrastrutture e del traffico, con relativo piano*: in particolare il piano del traffico, che conclude il programma di ricerche specifiche, si basa sulla circolare 8 agosto 1986 n. 2575, del Ministero dei Lavori Pubblici. Il piano è finalizzato al miglioramento delle condizioni di circolazione, movimento e sosta, con particolare riferimento a:
 - riduzione degli incidenti stradali;
 - riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico;
 - rispetto dei valori ambientali;
 - contenimento dei costi pubblici e privati.

Gli obiettivi specifici del piano del traffico sono:

- l'organizzazione complessiva del sistema degli spostamenti;
- l'organizzazione del sistema degli spazi pedonali, inclusi, ove necessario, i loro margini;
- la definizione di singoli e rilevanti episodi spaziali, costituenti i nodi del sistema di relazioni.

Il progetto di piano del traffico sarà impostato sui seguenti criteri:

- separazione dei movimenti dalle soste.
- classifica funzionale delle reti di movimento.
- adeguamento della capacità delle intersezioni.
- organizzazione della sosta.

La redazione del piano si svilupperà in due fasi:

Prima fase:

Coordinamento generale del traffico a grande scala, con proposte di coordinamento dei diversi sistemi di trasporto privato e pubblico:

- a) linee autobus
- b) linee autobus suburbane
- c) traffico automobilistico e parcheggi
- d) traffico ciclabile
- e) movimenti pedonali.

Le proposte saranno illustrate su cartografia nella scala 1/10.000 o 1/5.000

Seconda fase:

comprende il progetto definitivo, comprendente:

- a) definizione delle strade e piazze principali nella loro complessità, con disegno delle strade, delle corsie, degli incroci, parcheggi, marciapiedi etc. (scala 1:500)
- b) definizione delle zone pedonali, nelle loro caratteristiche spaziali, tenendo conto delle esigenze dei movimenti pedonali, ciclabili e del trasporto pubblico (scala 1:1.000).
- c) sistema viabilistico complessivo della città (scala 1:10.000 e 1:5.000)
- d) relazione conclusiva avente per oggetto l'illustrazione del sistema viabilistico cittadino in generale e dei suoi rapporti con il piano urbanistico.
(SI PROPONE L'AFFIDAMENTO DELL'INCARICO AL PROF. B. WINKLER).

5) *Sistemi di smaltimento* dei rifiuti solidi e liquidi
AFFIDAMENTO DA DEFINIRE.

6) *Città consolidata e recenti espansioni*: analisi del tessuto urbano, utilizzabile anche per l'avvio del sistema informativo comunale. (a cura dell'Ufficio di Piano)

7) *Analisi comparata di Bolzano ed altre città analoghe*.
SI PROPONE L'AFFIDAMENTO DELL'INCARICO AL CENSIS

Lo svolgimento delle ricerche suddette potrà essere curato dall'Ufficio del Piano, con la collaborazione di esperti, singoli o riuniti in gruppo, incaricati dall'Amministrazione comunale.

6.4. Comitato tecnico scientifico.

Al fine di garantire la finalizzazione e l'unitarietà di svolgimento delle ricerche specifiche appare opportuno istituire un Comitato tecnico-scientifico, presieduto dall'Assessore all'Urbanistica, di cui facciano parte il coordinatore generale, il responsabile ed i componenti dell'Ufficio comunale di Piano, i responsabili di tutte le ricerche specifiche ed i responsabili di eventuali piani di settore, nonché assessori e dirigenti degli uffici interessati, quando vengano trattati argomenti di loro specifica competenza.

Sarà opportuno chiedere all'amministrazione Provinciale di nominare un suo rappresentante all'interno del Comitato tecnico-scientifico. L'attività del futuro Comitato tecnico scientifico è stata anticipata dal gruppo di lavoro che ha informalmente contribuito alla preparazione del presente documento, fornendo anche pareri ed elementi di conoscenza tecnica all'Assessore all'urbanistica, che lo ha presieduto.

6.5. Il sistema informativo comunale

Contestualmente con lo svolgimento delle ricerche specifiche sarà opportuno impostare un Sistema informativo comunale nel quale memorizzare sia gli elementi di conoscenza che man mano vengono acquisiti sia, in tempi successivi, i dati relativi all'attuazione dei Piani urbanistici, ai fini del continuo aggiornamento della situazione di fatto.

In particolare appare opportuno basare il sistema informativo suddetto sulla articolazione del territorio comunale in Unità elementari urbane (U.E.U.), intese come multipli di sezioni di censimento, aventi dimensioni demografiche e territoriali significative ai fini, soprattutto, della gestione urbanistica. In particolare le U.E.U. potrebbero essere delimitate tenendo conto del tessuto urbano e dei relativi rapporti di relazione, sulla base di una analisi che avrà per oggetto gli «isolati» già consolidati e quelli che dovranno essere ulteriormente definiti in sede di piano.

Alla definizione del sistema informativo comunale, per ciò che concerne i dati riferibili al territorio ed ai meccanismi di gestione, potrà contribuire l'Ufficio di Piano, con la consulenza di esperti ed Aziende del ramo, nel più ampio quadro d'informatizzazione degli Uffici comunali.

6.6. Coordinamento generale.

È affidato ad un consulente esterno, prof. ing. Marcello Vittorini, che avrà la responsabilità complessiva della Variante generale.

Il coordinatore è affiancato, per ciò che concerne l'impostazione generale della organizzazione della città e del territorio, dal prof. arch. Bernhard Winkler, che curerà le ricerche sulla mobilità ed il Piano del traffico e del trasporto urbano.

6.7. Tempi e fasi di formazione della Variante generale.

La formazione della Variante generale del P.U.C. si svolgerà secondo le fasi seguenti:

1) *Prima fase:*

- a) presentazione al Consiglio Comunale del documento programmatico, dibattito ed approvazione dello stesso;
- b) distribuzione del documento programmatico alla Provincia, agli altri Enti interessati, alle forze politiche e sociali, alle scuole, ai cittadini, al fine di stimolare proposte e contributi;
- c) sintesi delle osservazioni delle proposte e dei contributi.

2) *Seconda fase* (6 mesi a partire dall'effettivo avvio delle operazioni)

- a) istituzione dell'Ufficio del Piano ed incarichi ai tecnici esterni;
- b) svolgimento delle ricerche specifiche necessarie per la redazione della Variante generale;
- c) avvio della redazione della Variante generale suddetta, con definizione delle scelte progettuali;
- d) eventuali prescrizioni per la modifica del Regolamento edilizio.
Nel corso di tale fase di lavoro o alla sua conclusione potrà essere necessaria la redazione di una Variante specifica di salvaguardia e tutela, che affronti anche le più urgenti necessità di intervento.

3) *Terza fase* (5 mesi)

Redazione del progetto preliminare di Piano, contenente le indicazioni fondamentali relative al dimensionamento, all'organizzazione del territorio, alla relativa disciplina d'uso e di trasformazione. Il progetto preliminare è sottoposto al Consiglio Comunale.

4) *Quarta fase* (5 mesi successivi alla approvazione del progetto preliminare da parte del Consiglio Comunale).

- a) progetto della Variante generale del P.U.C., con il contenuto e gli elementi prescritti dalle leggi vigenti.
- b) predisposizione di ogni altro elaborato occorrente ad una corretta comprensione delle indicazioni del piano.

5) *Quinta fase*: (3 mesi dalla scadenza del termine per le osservazioni).

Controdeduzioni dell'Amministrazione alle osservazioni eventualmente pervenute a seguito della pubblicazione del progetto di Variante generale.

7. CONSIDERAZIONI FINALI

Il presente documento programmatico non si limita a proporre i criteri e gli indirizzi di impostazione della Variante generale del P.U.C. vigente, nel quadro delle norme nazionali e provinciali vigenti, ma vuole essere anche il punto di partenza per una impegnativa - e certamente non breve - azione di rafforzamento della Amministrazione comunale e dei suoi strumenti tecnici ed amministrativi.

Una azione che dovrà innanzitutto partire, come rilevato in precedenza, dalla piena disponibilità della Giunta e del Consiglio Comunale ad un lavoro collegiale e coordinato, indispensabile se si vuol riconoscere al Piano urbanistico comunale il necessario carattere di strumento essenziale, programmatico ed operativo, dell'attività dell'Amministrazione e della politica di bilancio e di spesa.

Una azione che dovrà contemporaneamente articolarsi in un continuo confronto con la Provincia da un lato e, dall'altro lato, con la comunità di Bolzano, allo scopo di ricondurre ad unità di intenti, di programmi e di interventi, l'azione che le due Amministrazioni svolgono, nei limiti delle rispettive competenze istituzionali.

Bolzano ha una antica tradizione di «buon governo» della città e del territorio, basata sulla capacità politico-gestionale degli amministratori e sulla competenza dei tecnici che con essi hanno collaborato, dai primi «muratori civici», agli «architetti civici», ai più recenti funzionari comunali.

La formazione della Variante generale può costituire l'occasione per dare nuova forza alla tradizione, attraverso la promozione di un vero e proprio «laboratorio permanente della città», da istituire nell'ambito dell'Ufficio del Piano, aperto alle forze culturali e professionali della città, che hanno attualmente un livello di preparazione e di qualificazione particolarmente elevato.

Forse questa è la parte più difficile del pur impegnativo programma che l'Amministrazione si impegna a sviluppare per la formazione della Variante generale del P.U.C. Ma è anche la più affascinante, perché non riguarda solo la città ma anche coloro che intervengono sul suo corpo vivo e che devono quindi trovare coerenti modelli di valutazione, di giudizio, di comportamento.

8. DIBATTITO CONSIGLIARE

Interventi di:

P.a. <i>Sandro Pellegrini</i>	(D.C.)
Dott. <i>Gernot Rössler</i>	(S.V.P.)
Dott. <i>Georg Mayr</i>	(S.V.P.)
Dott. <i>Ludwig Regele</i>	(S.V.P.)
Rag. <i>Franco Gaggia</i>	(P.S.I.)
Prof. <i>Rosetta Infelise Fronza</i>	(P.C.I.)
Dott. Arch. <i>Ambrogio Ambrosi</i>	(P.C.I.)
Dott. <i>Tiziano Botteselle</i>	(Lista Alternativa)
Rag. <i>Cesare Lettieri</i>	(P.P.P.)
Geom. <i>Giancarlo Targa</i>	(P.R.I.)

P.A. Sandro Pellegrini (D.C.)

A me non resta che condividere molto di quello che ha già sottolineato chi mi ha preceduto, rimarcando alcuni aspetti non toccati o che sono stati sottolineati meno di quello che io avrei desiderato.

Innanzitutto debbo essere assolutamente d'accordo con alcune analisi di evoluzione sociale con le quali il Prof. Vittorini ci ha introdotto alla lettura di questo piano, ma debbo anche far presente che queste valutazioni di tipo sociale sono piuttosto simili un po' per tutta la società contemporanea, laddove si parla di esigenze di maggior tempo libero, dell'invecchiamento della società, delle nascite che diminuiscono, del numero delle famiglie che aumentano, della maggiore richiesta di qualità di vita, di ambiente, di verde, ecc.

Sono fenomeni ormai acquisiti un po' da tutti, ormai riscontrabili ovunque nella società, non soltanto direi italiana, ma europea in genere.

Credo che il quadro presentatoci di Bolzano possa largamente corrispondere ad altri quadri di città, parliamo di città europee naturalmente, perché mi è capitato di recarmi recentemente in Turchia e lì il fenomeno che noi abbiamo subito 20 - 30 anni fa, il fenomeno cioè della corsa alla città, si verifica in questi anni (ho visto città che stanno esplodendo, tipo Smirne, Ankara ed Instambul, che hanno raddoppiato gli abitanti nel giro di 5 - 10 anni, una cosa spaventosa e difficilmente controllabile, un fenomeno comunque opposto a quello che Vittorini ci ha così bene illustrato).

E sono d'accordo anche sulla Bolzano città compatta, a differenza di altre città spray; questo è un termine nuovo che non avevo mai sentito ma che mi piace molto,

perché effettivamente dà proprio l'idea di una specie di spruzzata. Ed è vero che Bolzano ha avuto un modo di disegnarsi finora certamente compatto rispetto alla città che ci è più vicina, che è Trento. Però bisogna anche ammettere che questa scelta di compattezza non è stata soltanto una scelta di tipo urbanistico, ma è anche il risultato di una volontà - se vogliamo essere onesti - di tipo politico, per ragioni che noi tutti ben conosciamo. E sono soprattutto d'accordo quando si parla di degrado della periferia; e quindi di questa volontà - che è forte, mi sembra, nel piano del Prof. Vittorini - di ricerca di riequilibrio fra i quartieri della città, in antitesi sostanzialmente con certe regole che vorrebbero il centro come zona di concentrazione un po' di tutte le funzioni. La periferia deve invece riassumere un suo ruolo preciso in una città che va riequilibrata.

Sono naturalmente d'accordo per il recupero del patrimonio edilizio esistente ed ancora approvo pienamente quanto la Giunta col suo documento ha voluto sottolineare, specialmente per quanto riguarda la viabilità, il traffico, problemi che ci diciamo e che cerchiamo di risolvere da troppo tempo.

Ora sembra che la Giunta si stia impegnando in modo particolare su questo aspetto, che del resto è un aspetto di breve termine e quindi va risolto nell'immediato futuro, almeno così ci auguriamo, Signor Sindaco.

C'è un'apertura nel documento programmatico, quando si fa un preciso riferimento, ed anche qui si parla di equilibrio, che non ci può essere soltanto recupero del patrimonio edilizio, ma ci deve essere anche un'estensione, cioè ci devono essere nuove edificazioni che qualificano, quando per qualificare non si vuole solo intendere nelle zone di periferia punti di incontro e di riferimento di identità come la piazza, il viale alberato, il corso, i giardini, ecc. ma penso che per riqualificazione si possa ritenere anche una nuova presenza di edilizia, privata e pubblica.

Uno sviluppo della città, quindi, che vada nel senso di un equilibrio fra recupero del patrimonio esistente, ma anche con l'identificazione di zone nuove, non solo per insediamenti produttivi, e ciò anche per mitigare i costi degli alloggi privati con una ricerca di riequilibrio del mercato fra domande e offerte.

Ci sono quartieri inoltre dove c'è l'esigenza assoluta di nuova edilizia; penso, per esempio, ai Piani di Bolzano: è un piccolo quartiere che sta invecchiando anche per carenza di nuove abitazioni. Ecco quindi l'esigenza di predisporre dei piani separati per quartiere, dei piani separati per il verde, per il traffico, per i servizi, ecc., tutte cose che non possiamo ancora ben decifrare in questo Piano. In seguito ogni quartiere dovrà essere meglio soppesato e valutato e quindi andranno stabilite precise indicazioni per raggiungere davvero questo riequilibrio generale della città con i quartieri che la compongono.

C'è nel documento questa volontà di ricerca che credo convinta, di intesa di massima col Piano Provinciale Territoriale, che però ora - ecco questo forse è stato un colpo mancino - non ha più valore, semplicemente perché è stato bocciato. Credo però che qui dobbiamo cogliere due occasioni: innanzitutto ribadire con forza un concetto di fondo che traspare dal Piano Territoriale, che è quello della consapevolezza che Bolzano deve recuperare nei confronti della periferia. Questo concetto, che tutti abbiamo letto nel Piano Provinciale Territoriale, deve essere ulteriormente

rafforzato e sottolineato perché noi tutti sappiamo come lo sviluppo di servizi, di edilizia in genere a livello provinciale sia cresciuto in questi ultimi 10 - 20 anni in modo disequilibrato, quando facciamo un raffronto tra Bolzano capoluogo e periferia. Io credo di non dire niente di nuovo se possiamo tranquillamente ammettere che la periferia ha avuto in questo settore certamente un'attenzione maggiore rispetto alla città capoluogo e c'è un riconoscimento di quest'aspetto che trapela appunto dallo stesso Piano Provinciale.

Un'altra occasione che ci viene data da questa bocciatura del Piano Territoriale e che dobbiamo saper cogliere assolutamente, è rappresentata dal fatto che abbiamo una ulteriore e quindi una più intelligente e approfondita possibilità per far sentire meglio le nostre ragioni e le nostre esigenze. Abbiamo avuto termini troppo stretti in Consiglio Comunale per approvare quel Piano Territoriale e quindi dobbiamo cogliere l'occasione di ridiscutere, di confrontarci e di inserirci - come Amministrazione Comunale, come città - per partecipare alla stesura di questo Piano Provinciale con il peso che ci è dovuto, con il peso dell'Amministrazione che deve contare in quanto Amministrazione che rappresenta la città capoluogo e che rappresenta quindi un ruolo importante non solo per la nostra città ma per la Provincia nella sua interezza.

Condivido in generale la strategia di questo documento perché offre precise proiezioni a medio e lungo termine, pur non trascurando però quelle che sono le esigenze a breve termine. A me è piaciuto quando il Prof. Vittorini ha fatto chiaramente intendere come non ci si possa fermare soltanto a parlare delle esigenze immediate che noi tutti conosciamo al punto che è inutile ripetercele. Più difficile e complesso invece è parlare dei bisogni e delle necessità a medio e lungo termine, cioè del tipo di sviluppo che questa città vuol darsi, che noi ci vogliamo dare nel futuro tenendo conto per esempio dell'appuntamento che abbiamo col 1992. E considerare soprattutto la felice posizione geografica nella quale si trova ubicata Bolzano, che corrisponde alla verità, non è frutto della fantasia: la nostra città realmente viene a trovarsi in una situazione geografica ideale, punto di incontro fra due culture importanti, quella latina e quella tedesca. Città mitteleuropea, come l'ha definita il Prof. Vittorini, ed è vero: Bolzano ha tutte le caratteristiche di città mitteleuropea e non possiamo più permetterci il lusso di perdere ulteriori occasioni per far valere questa nostra invidiabile ed unica posizione geografica.

Io credo che vi siano ancora tante occasioni che devono essere però individuate presto in occasione della stesura definitiva di questo Piano Urbanistico Comunale.

Non possiamo pretendere che possano essere precisate in queste prime indicazioni di massima, ma devono essere motivo di studio e riflessione attenta, e quindi razionalmente individuate. Bolzano può e deve diventare città di studio, città di ricerca, città di convegni, città di incontri culturali, ecc. ma deve anche diventare città con una spiccata proiezione di tipo economico perché la posizione geografica di cui dicevo non può essere soltanto sfruttata dal punto di vista culturale, ma utilizzata anche per un coordinato e deciso sviluppo di tipo economico.

Condivido quando per la stesura del P.U.C. si parla con insistenza della necessità di coinvolgere le forze sociali, sindacali, politiche, ma un'attenzione particolare deve essere anche rivolta alle forze economiche della città. L'imprenditoria bolzanina è oggi unita, non è affatto divisa sulla proiezione del ruolo futuro della nostra città. Non

esiste distinzione di settore e tantomeno etnica su questi problemi, perché quando si parla di sviluppo economico tutto il mondo imprenditoriale è d'accordo ad individuare e a chiedere con fermezza alle Amministrazioni Provinciale e Comunale di Bolzano precise linee di indicazione al riguardo. Perché Bolzano ha tutti i mezzi per poter sfruttare questa occasione e - cito il Prof. Vittorini quando diceva «questo è un momento storico importante perché potremmo perdere delle occasioni» - ed infatti in parte, ammettiamolo pure, le abbiamo perse. Rispetto a Trento, per esempio, proprio perché Trento sotto certi aspetti ha saputo prevenire, ha saputo anticipare certe necessità e certi insediamenti di tipo commerciale, di servizi, di rappresentanza, ecc. che proprio a Bolzano non hanno trovato adeguata ospitalità.

Sono però del parere che non è mai troppo tardi, anzi penso e sostengo che si possa ancora completamente recuperare nel modo migliore il tempo perduto. Condivido il concetto espresso dal Prof. Vittorini quando parla di integrazione di funzioni, cioè non zone fra loro separate come urbanisticamente si tendeva a costruire la città nei decenni passati, quando si prefigurava una zona che doveva essere riservata all'edilizia residenziale, una che doveva essere prevista per i servizi, una che doveva prevedere insediamenti produttivi, commerciali ecc. Mi sembra che ora si prefigurino una certa integrazione delle funzioni delle zone. I quartieri quindi - lo dicevo prima e lo ripeto - vanno valutati nel loro insieme e riequilibrati; riequilibrati per venire incontro a quelle che sono le esigenze e le aspettative della gente che vi abita, degli anziani, dei giovani, con la creazione di luoghi d'incontro per sentirsi di vivere nel quartiere come nella propria città: ecco questo è un traguardo da raggiungere, fare in modo che chi vive in un quartiere si senta completamente integrato nella propria città.

Mi sembra che il Prof. Vittorini sottilmente contesti questi mega-isolati che io individuo per esempio nella nuova zona delle semirurali e di oltre Via Resia. Credo che dobbiamo anche avere il coraggio di dire le cose come stanno: quel quartiere di oltre Via Resia con circa 3.000 abitanti, fra i quali molti hanno costruito in cooperativa, ebbene tutti escono da un'unica strada su Via Resia e questo credo che preoccupi un attimo la mobilità urbana nel suo complesso, e la stessa preoccupazione va condivisa per il mega quartiere - come qualcuno l'ha definito - delle semirurali.

In definitiva credo che il Piano possa essere nelle sue linee fondamentali valutato in modo estremamente positivo: a me sembra che il Prof. Vittorini, l'Assessore Augustin, la Giunta nel suo insieme, ci abbiano volutamente presentato un documento di indirizzi di massima che ritengo importante, assolutamente necessario perché possa essere letto e presentato a tutti per creare attenzione, stimoli ed occasioni di incontro con le forze della città.

Moltissimi problemi vengono rinviati ma sono convinto che questo rinvio non vada considerato come un difetto, bensì come un pregio, una precisa scelta in attesa di confrontarsi con tutte le forze, di cui dicevo, per avere suggerimenti e maggior chiarezza di quello che la città realmente vuole.

Ecco quindi che proprio alla base di questa scelta ci sta questo desiderio dell'Amministrazione Comunale di richiesta di partecipazione, di coinvolgimento, ci sta questa volontà di confrontarsi con le forze vive della città, con le forze che contano, perché tutte possano realmente contribuire, fornire idee e valutazioni anche nuove,

anche diverse, in modo tale che si possa - nel tempo che abbiamo a disposizione - analizzarle, valutarle e trarne quindi le conclusioni più opportune.

Un'altra cosa importante che viene sottolineata dal documento che stiamo discutendo è la richiesta precisa del rafforzamento dell'Amministrazione Comunale di Bolzano: è un vecchio ritornello, ma è un discorso che anche in questa occasione va sottolineato perché Bolzano merita di avere una maggiore autonomia, una maggiore capacità decisionale e di scelta sulle proprie sorti, anche se riferite nel contesto generale della Provincia. Credo che da questo punto di vista possiamo comunque guardare al futuro con maggiore ottimismo. Vi sono alcuni segnali al riguardo estremamente positivi, fra i quali merita ricordare il recente piano straordinario sull'edilizia concordato fra i partiti di maggioranza della Giunta Provinciale - SVP, DC e PSI - piano con il quale sono previsti per la città di Bolzano assegnazione di fondi per nuovi 650 alloggi per l'edilizia convenzionata.

Nel concludere mi auguro che le indicazioni formulate in questo documento possano essere veramente un supporto tale affinché questa partecipazione così espressamente richiesta possa effettivamente avvenire in modo da poter raccogliere tutto ciò che la città realmente vuole per saper domani disegnare un piano urbanistico in funzione delle esigenze, dei bisogni, delle attese della città, di una città fortemente inserita nel suo territorio provinciale, di una grande città inserita nel contesto di un'Europa sempre più unita e più vicina.

Dott. Gernot Rössler (S.V.P.)

Avendo avuto opportunità di partecipare, di tanto in tanto, alle sedute presiedute dal Prof. Vittorini, ne ho tratta l'immediata impressione che la particolare attenzione della sua attività è indirizzata al miglioramento qualitativo ed alla riacquisizione della sostanziale materia urbanistica.

La SVP condivide sicuramente le finalità ed il fondamentale atteggiamento su quanto concerne questo programma. Nelle sue brillanti esposizioni, il Prof. Vittorini ha chiaramente evidenziato l'esigenza di dover ben riflettere sulle tradizioni, sui valori e sull'importanza delle iniziative.

Ritengo rilevanti anche i suoi accenni in merito al passato storico della nostra città, la cui popolazione, grazie sempre ad una profonda apertura mentale, fu in ogni tempo altamente valutata, conservando così i propri cosmopolitici ed urbanistici principi.

La struttura del nostro centro storico ne è l'eloquente espressione. Bolzano fu e rimane da sempre un importante centro, di scambi commerciali, nonché un punto d'incontro germano-romano, anche in senso culturale.

Secondo me, il Prof. Vittorini ha centrato esattamente il problema. Non resta che sperare che i suoi punti programmatici, relativi alla rielaborazione del Piano Regolatore, trovino in giusta sede anche una concreta e valida ripercussione.

Dott. Georg Mayr (S.V.P.)

Vorrei qui di seguito illustrare alcuni aspetti sul tema relativo al Piano regolatore.

Dopo un attento ed approfondito esame di questo documento vorrei esprimere il mio complimento al redattore del documento stesso, per quanto concerne l'analisi storica della città. Credo che il progetto non tenda alla sola rielaborazione del Piano Regolatore bensì, più semplicemente, all'istruttiva conoscenza di ogni singolo Consigliere Comunale, onde renderlo edotto sullo sviluppo storico-urbanistico della città. Questo fu anche ben evidenziato, a partire dai piani dell'architetto Altmann, quindi di Marcello Piacentini e Marcello Vittorini e, via via, fino all'attuale situazione. Forse è per puro caso che il primo piuttosto raramente citato nome «Marcello» affiori in questo caso frequentemente anche in relazione ai relatori ed al sindaco.

Vorrei inoltre far presente come seppur profano, io sia impressionato dalla qualità di quest'opera. L'elogio che viene espresso in merito (spetta anzitutto alla città), ai precedenti amministratori comunali, i quali nel consapevole rispetto delle tradizioni, si sono prodigati nel propagandare e conseguire un'evoluzione che travalichi le barriere di confine, come pure di conseguire uno sviluppo la cui attenzione non degeneri, protraendosi così all'infinito.

Il tutto può dipendere anche dalla posizione geografica di questa città, in primo luogo però da un orientamento mentale a lunga scadenza degli amministratori comunali i quali abbiano preso in considerazione il fatto che la già sussistente area edificata dovrebbe venir utilizzata quanto più possibile prima di erigerne una nuova.

Io penso con paura ai molti esempi negativi su tutto il territorio nazionale; per esempio all'abuso nell'utilizzazione, lungo la zona autostradale Verona-Milano, zona che venne indiscriminatamente usata per la costruzione di svariati insediamenti, industrie od in parte da aziende ormai già chiuse.

Grazie al cielo che da noi non si lamentino tali esempi e che venga utilizzato ogni metro quadro sia in ambito urbanistico che in quello agricolo. Ciò rispecchia un considerevole sviluppo. Quanto, tuttavia, necessita ancora di perfezionamento al fine di evitare che, causa tali condizioni, la città subisca un collasso e il piano del traffico, che in diversi tratti è già funzionante ma che, effettivamente, non è mai stato messo a punto come si deve.

Noi, quali amministratori in carica, ci aspettano che si giunga finalmente ad alcune definitive risoluzioni onde alleggerire la congestione del traffico nel centro-città, eliminare il caos ed, anzitutto rivalutare il centro storico.

Il relatore ha assicurato che si deve tenere in debito conto la qualità delle abitazioni.

Questa qualità abitativa si può conseguire mediante una plurima, pur anche piccola serie di provvedimenti. In tale connessione i fini precipui sono sicuramente il cosiddetto alleggerimento del traffico, come pure la riduzione dell'inquinamento atmosferico, per cui l'una cosa è ovviamente subordinata all'altra. Con il conseguimento di tali fini - almeno io credo - anche il centro che, al momento necessita maggiormente di una ristrutturazione, verrà rivalorizzato a scopi abitativi ed allora faranno ritorno

molte di quelle persone che negli ultimi anni avevano cercato, lontani dal centro, un miglior sistema di vita.

Risiedere in centro offre una serie di vantaggi; basti pensare a quello di essere in vicinanza di tutte le istituzioni pubbliche; perciò con una adeguata struttura si può pervenire ad un allettante qualità abitativa.

A tal proposito io penso appunto che l'amministrazione comunale dovrebbe prendere iniziative che non riguardino il solo Piano Regolatore, bensì anche le infrastrutture della città stessa, quali ad esempio: orari festivi d'apertura di bar e ristoranti alla mattina ed alla sera. In parecchie città si è riusciti a riportare vita nel centro storico e, ad avvenuta chiusura degli esercizi, a non consentire atti di vandalismo o di incuria verso qualche forestiero che, senza fissa dimora si trovasse abbandonato a sé stesso.

Un aspetto positivo di questo mio progetto potrebbe consistere nel fatto che lo si attui di comune accordo con la popolazione, così come d'altronde giustamente già espresso e specificato. In caso contrario si correrebbe il pericolo di erigere solo una torre d'avorio che, risulterebbe ben gradevole, ma non potrebbe mai essere tradotta in pratica. Ciò è stato dimostrato propriamente da alcune delle precedenti progettazioni. Per questo motivo è necessario dedicare fondamentale attenzione al cosiddetto operativismo, vale a dire ad una effettiva praticabilità. Si deve offrire una logica, temporale successione di singoli passi in tal senso e va cercato un ampio consenso fra la popolazione, l'amministrazione provinciale sudtirolese e l'amministrazione comunale. Le già applicate iniziative in questa direzione lasciano ben sperare in una positiva collaborazione. Ciò detto, ritengo che si possa guardare con fiducia alla rielaborazione del Piano Regolatore.

Bisogna tuttavia armarsi ancora di un poco di pazienza, fino alla definitiva approvazione. Gli ulteriori succitati passi richiederanno sicuramente ancora due o tre anni di tempo.

Così vorrei ora pregare a che si accelerino tutte quelle ancor necessarie modifiche da parte dell'amministrazione comunale, senza attendere sin quando il nuovo Piano Regolatore si presenti bell'e pronto; ciò potrebbe richiedere troppo tempo.

Alcuni cittadini non riescono a capire come, malgrado l'indicazione del fatto che il Piano a parola sia senz'altro in corso di elaborazione, si rimandi il tutto. Io dò voce alla mia speranza che anche questa volta il Piano Regolatore voglia essere ampliato solo in misura assolutamente indispensabile, al fine di proseguire su una direzione responsabilmente consapevole. Modifiche di piani regolatori devono basarsi su generazioni e non soltanto su necessità a breve termine.

Dott. Ludwig Regele (S.V.P.)

Dato che due esponenti del mio partito si sono già pronunciati, brevemente vorrei aggiungere alcuni importanti punti in merito, senza dilungarmi in una presa di posizio-

zione troppo ampia: il primo punto è, come è già stato accennato in questa sede, che disponiamo di un centro storico alquanto pregevole che necessita di un'immediata ristrutturazione e utilizzazione. Purtroppo entro la nostra comunità non si riscontra una sufficiente sensibilità per questo pregevole patrimonio edilizio. Quindi si deve chiarire, opportunamente informare e talvolta apportare una certa consulenza da parte di persone competenti. Il centro storico è di fatto un libro di storia. Quindi dobbiamo proporci che la conservazione e la storia di questo centro diventi un nostro particolare obiettivo.

In secondo luogo bisogna accennare al fatto che, e tutto ciò è stato giustamente accennato in questo documento, essendo le pendici e le colline che circondano la città ancora in gran parte intatte e appartenendo esse al più bel paesaggio, non solo del nostro paese, ma di tutta l'Europa centrale, siamo ancor più obbligati a proteggere questi scorci che circondano la città, tutelandone severamente il loro ambiente naturale - anche se un intenso sviluppo urbanistico è stato di scena in questo secolo. Peccato, negli ultimi anni abbiamo vissuto alcune violazioni a causa della costruzione di strade e di altre edificazioni, comunque in certo qual modo, abbiamo preservato queste pendici e pertanto non dobbiamo andare oltre.

In tale consesso vorrei richiamare l'attenzione su un fatto specifico, precisamente il piano di costruzione e contemporaneamente la distruzione della Gola del Rio Fago: Bolzano ha la fortuna di possedere una cascata nelle immediate vicinanze della cerchia cittadina, una bellissima cascata alta 78 m. Dobbiamo dunque adoperarci per la sua tutela. Penso sia una cosa notevole anche sul piano urbanistico, mi appello perciò ai colleghi del Comune affinché siano tutti concordi per il mantenimento della Gola del Rio Fago.

Vorrei menzionare ancora un punto: negli anni '60 abbiamo trasformato il letto del Talvera in zona verde e ce ne siamo compiuti, però adesso si nota una tendenza contraria: il verde va lentamente scomparendo a causa degli impianti sportivi. Nulla contro gli impianti sportivi, però non bisogna nemmeno esagerare, poiché si tratta del luogo di ricreazione del centro cittadino, creato per tutti coloro che vi vogliono passeggiare e non solo per coloro che si dedicano allo sport.

Rag. Franco Gaggia (P.S.I.)

Tutti noi Consiglieri Comunali - sono sicuro - abbiamo apprezzato il linguaggio chiaro, accessibile e piano con il quale è scritto il documento programmatico che ci è stato distribuito, documento nel quale è segnato il cammino lungo il quale ci si muoverà nell'elaborazione della variante generale del Piano Regolatore.

Abbiamo verificato nella stessa esposizione che ha fatto oggi il Prof. Vittorini questa chiarezza, questa semplicità di linguaggio. Io direi che la chiarezza del testo e la chiarezza dell'esposizione sono forse gli indicatori più immediati, i segnali più palesi della chiarezza delle idee del Prof. Vittorini - se mi permette un complimento così esplicito - della Sua preparazione specifica ed anche della Sua sensibilità politica.

Io dico che tutti noi Consiglieri Comunali con la decisione, che prenderemo anche questa sera, di affidare l'incarico di coordinatore generale al Prof. Vittorini, compiamo un atto molto qualificante e molto importante per la costruzione di un futuro positivo per la nostra città.

Credo che l'intero Consiglio possa concordare con l'opinione che abbiamo noi socialisti sul fatto che, con il nuovo Piano Regolatore, si debba ricercare e costruire, per la città di Bolzano e per i suoi abitanti, un ruolo che ci veda inseriti «culturalmente», «economicamente» e «socialmente» nella più ampia realtà che ci sta attorno.

Questo può aprire possibilità nuove per i nostri concittadini, per i più giovani in particolare.

Questo può far superare la condizione, che già una volta ho definito di «murati vivi», cioè di imprigionati in una realtà troppo chiusa, che si avverte e che condiziona gli atteggiamenti, anche politici, specie del gruppo di lingua italiana che risiede a Bolzano.

Se il disegno di inserimento in una prospettiva più ampia riuscirà, darà possibilità di movimento anche alla situazione politica di Bolzano.

Farà emergere novità importanti. Aiuterà l'affermarsi di obiettivi nuovi, di atteggiamenti aperti e di comportamenti collaborativi.

La maturazione di una consapevolezza sul ruolo della città aiuterà l'affermarsi di una politica nuova.

Questa - e lo ribadisco anche ora - è l'aspirazione fondamentale del P.S.I.

Questo è tra i principali obiettivi che il mio partito si è proposto di ottenere con la propria azione di governo in questa Amministrazione. Ed è per avviare al più presto una fase nuova per la città che poniamo l'obiettivo, e su questo chiediamo l'impegno di tutte le forze consiliari, e anche di tutti i singoli Consiglieri Comunali, di concludere l'iter della variante del Piano Regolatore prima della scadenza di questo Consiglio, e cioè entro l'inizio del 1990.

Quella che comincia oggi, con l'approvazione del programma operativo del nuovo Piano Regolatore, è - a mio parere - una corsa insieme entusiasmanete, ed anche pericolosa, verso quello che sarà il nuovo volto della nostra città.

È entusiasmante perché metterà alla prova la nostra capacità di politici di lavorare sul corpo vivo della città e di costruirne un futuro degno.

Pericolosa perché si dovranno affrontare e superare molti ostacoli. Alcuni di questi ostacoli li possiamo prevedere. In testa, il consueto conflitto di competenze che - se vogliamo dir pane al pane - è conflitto di interessi e di potere, tra noi del Comune e la Provincia.

Questione, d'altra parte - non originale della città di Bolzano, visto il titolo di questo articolo, che vi mostro, dell'edizione trentina del giornale «Alto Adige» che riporta

l'affermazione dell'Assessore all'Urbanistica del Comune di Trento, anche lui alle prese col nuovo P.U.C., che dice: «Vogliamo pianificare liberamente. Perché ciò avvenga, la Provincia modifichi le proprie leggi e dia più autonomia al Comune capoluogo del Trentino».

Dunque, il rapporto tra Comune e Provincia è stato ed è delicato e difficile. Mi pare però che in questa occasione siamo partiti con il piede giusto. Il Sindaco, l'Assessore Augustin, il Prof. Vittorini ed il Prof. Winkler hanno avviato un contatto assai aperto, interessante ed improntato a volontà di collaborazione con l'Assessorato Provinciale all'Urbanistica trovando un ottimo, positivo riscontro.

Del resto non sono mancati altri segnali, che dobbiamo cogliere nella loro importanza, di un rapporto che si avvia ad essere - e comunque questo è l'augurio - più maturo, equilibrato e corretto tra il Comune e la Provincia.

Mi riferisco al recente accordo di Giunta Provinciale, che dà soluzione positiva al bisogno di abitazioni sociali, prevedendo circa seicento nuovi alloggi popolari da costruire in città di Bolzano. Un accordo che contiene, a questo proposito, soluzioni sostanzialmente corrette nei confronti della municipalità e delle esigenze della città.

Io mi sento, a proposito di questa favorevole fase di rapporti tra Comune e Provincia, di sottolineare il positivo lavoro ed anche il giusto merito, che va riconosciuto all'Assessore all'Urbanistica Augustin, che ha unito e unisce nella sua azione una giusta fermezza sui diritti autonomi del Comune ad un'apertura a collaborazioni in positivo.

Un secondo ostacolo che io vedo, o che potrebbe esserci tra quelli prevedibili che possiamo incontrare lungo il cammino della variante del Piano Regolatore, è rappresentato da un certo taglio politico-culturale che è presente, pur con diversa forza, un po' in tutti i partiti. Un taglio secondo il quale è il puro e semplice reperimento di nuove aree edificabili il principale, il vero e l'autentico problema da risolvere con il nuovo Piano Regolatore.

Ridurre tutto a questi termini credo sia pericoloso. Soprattutto se lo fa un politico. Perché denota una sensibilità sociale e politica davvero terra-terra. Il danno che questo atteggiamento può portare è grande. E, del resto, l'abbiamo sperimentato proprio nella nostra città con il Piano Regolatore appena scaduto, dove la forza che, nel momento della sua definizione, hanno avuto quella parte di politici fatti con questa pasta, che poi sono quelli che amano definirsi come concreti e fattivi, mentre sono solo dei mediocri, ebbene, la forza di questi costrinse la città ad accettare un Piano Regolatore privo di strategia, «compreso in una visione riduttiva delle esigenze e delle possibilità di sviluppo», come viene detto nel documento redatto dal Prof. Vittorini.

Io direi che Bolzano ha pagato anche dal punto di vista politico, oltre che da quello sociale, la scelta che venne imposta, allora, anche a politici e ad Amministratori di quel momento che avevano - sono sicuro - una visione ben più articolata del problema.

Fortunatamente questa volta mi pare più difficile che si profili all'orizzonte questo pericolo; sono evolute le persone e sono evolute le sensibilità.

Quella su cui si lavorerà sarà invece una variante di piano, come bene ha appena finito di illustrare con un intervento appassionato il Prof. Vittorini, che punta alla qualità del tessuto urbano, ai fattori qualitativi che aiutano lo sviluppo economico e sociale della città, al potenziamento della macchina comunale per renderla capace di gestire effettivamente il territorio.

Questo è scritto ben chiaro nel documento programmatico.

Non vi possono essere ambiguità tra di noi su questo punto. E valgono, mi pare, le precisazioni contenute nel riassunto sul quale stasera effettivamente ci esprimiamo con il voto.

Io voglio sottolineare, concludendo, il rilievo che assume nelle intenzioni dell'Amministrazione, e questa sera l'ha ribadito più volte e con giusta forza il Prof. Vittorini, la partecipazione dei cittadini alla predisposizione del nuovo Piano Regolatore.

L'impegno che viene preso nel documento programmatico è quello di essere aperti come Amministrazione Comunale non solo alle organizzazioni dei tecnici, a quelle economiche, ai partiti, ma di ricercare forme diverse ed attive di coinvolgimento dei singoli cittadini nella stessa fase di predisposizione della variante.

Il rilievo politico ed anche culturale di questo taglio, di questa impostazione, mi pare balzi agli occhi da solo.

Io dico che noi, eletti in questo Consiglio Comunale, abbiamo la fortuna di essere qui ad aiutare con il nostro lavoro, con il nostro impegno e con la nostra responsabilità politica la nascita di una nuova e positiva fase nella vita della nostra città.

È certamente una grande responsabilità. Ed è un fatto che deve riempirci di entusiasmo nell'affrontare questo impegno. Noi siamo sicuramente all'altezza di questo compito. Lavoriamo con serenità e lungimiranza. Non mancheranno i risultati positivi.

Prof. Rosetta Infelise Fronza (P.C.I.)

L'Ing. Vittorini ha iniziato il suo intervento con queste parole: «Sono un po' emozionato, sento il peso ed il ruolo delle istituzioni». Vorrei partire da qui, da questa consapevolezza che il segreto dell'efficacia dell'elaborazione di un piano urbanistico si cela nel delicato rapporto che si riesce ad istituire tra il progettista e le forze politiche presenti in Consiglio Comunale.

Alcuni di noi, infatti, provano stasera la stessa emozione, coscienti che si sta facendo il primo passo importante che decide complessivamente il futuro della nostra città.

Ci siamo lamentati molto spesso di non riuscire a pesare sulle scelte globali che riguardano la vita di Bolzano, di non avere occasioni abbastanza qualificate per esporre le nostre proposte politiche e perciò, questa sera, ci sembra di sognare, nel vedere disegnato, per la città, quel tipo di sviluppo che noi auspichiamo. Concordo

innanzitutto con l'intenzione esplicita che emerge dal documento, di «ricostruire, nella sua organica unità, la struttura e la forma della città e del territorio, recuperando strumenti e metodi del «disegno della città»».

Il piano regolatore è programmato sul terreno della restituzione ai vari quartieri di un tessuto urbano, riconoscendo le tendenze positive dello sviluppo economico e perciò esso appare dinamico e può costituire una spinta per una qualità nuova della politica stessa in seno a questo Consiglio Comunale.

Concordo sulle ipotesi-obiettivi, sia per quanto riguarda l'occupazione, che per la destinazione dei suoli. Particolarmente interessanti risultano i programmi ed i progetti operativi nei quali si delineano soluzioni per i maggiori problemi di cui soffre oggi la città di Bolzano.

Mi sembra di dover constatare che intorno al documento si profila un consenso unanime delle forze politiche ed è su questo punto che vorrei sollevare dei problemi. La modernizzazione prospettata nel piano, comporterà l'attivazione di rapporti politici ed economici diversi da quelli praticati attualmente e perciò risulterà vana questa unanimità se non si disegnano insieme direttrici di lavoro politico capaci di superare pregiudizi, lacerazioni corporative, spinte clientelari, cautele opportunistiche.

Un programma profondamente innovativo reggerà solo se fondato su solide convinzioni politiche. Tutti i momenti attivi indicati dall'Ing. Vittorini, dovranno infatti trovare energie politiche, capaci di farsi carico di una mutazione profonda nello stesso modo di concepire l'iniziativa pubblica.

Abbiamo tante volte denunciato la necessità che l'amministrazione diventi protagonista e non resti succube o subalterna ai centri di potere economico, finalizzati ad interesse esclusivamente privato, abituati a dominare comodamente.

C'è il rischio, e sarà bene esserne consapevoli fin d'ora, di sottovalutare la conflittualità che questo documento programmatico porta con sé, una conflittualità articolata e complessa che investirà i diversi livelli dei rapporti politici e sociali, ma che potrà essere affrontata e dominata se saranno ridisegnati rapporti politici, capaci di garantire una fedeltà profonda a questa nuova filosofia della città.

L'Ing. Vittorini ha sottolineato il fatto che la particolarità del quadro legislativo provinciale potrà costituire un momento di forza. D'accordo, ma ciò non è affatto scontato; abbiamo fatto diverse amare esperienze a riguardo. Dipende da noi saper attivare i necessari rapporti con la Provincia, con il Ministero dei Lavori Pubblici, con gli stessi privati, in modo tale da essere protagonisti di questo nuovo disegno della città e non, come troppo spesso è accaduto finora, subalterni e condizionati. In questo senso il gruppo consiliare del PCI è in grado di garantire un proprio, complessivo impegno, volto a collaborare per quella operatività interna di cui ha parlato l'Ing. Vittorini, per dare, in una parola, gambe alla Bolzano del Duemila.

Non sarà facile, perché si tratterà anzitutto di ridimensionare le ambizioni di quanti finora hanno tratto vantaggio dalla paralisi e dall'inefficienza dall'ente pubblico e dallo sviluppo selvaggio della città.

A questo proposito mi sembra molto interessante la proposta di costituire un Ufficio di piano che spero diventi un momento di riferimento per la riforma stessa del funzionamento degli uffici della pubblica amministrazione e che sappia individuare linee innovative nell'accertamento dei bisogni e nel sistema informativo di base. Nel documento programmatico restano soltanto enunciate le intenzioni di coinvolgimento dei cittadini e su questo punto bisognerà raggiungere un'intesa profonda, perché il piano non resti un affare del palazzo, ma una trasformazione che impegna, in prima persona i cittadini.

Tra le principali carenze della nostra amministrazione c'è la mancata realizzazione di forme efficienti di decentramento e perciò bisognerà attivare luoghi di discussione e di partecipazione, capaci di raccogliere disagi, obiezioni emergenti dai quartieri, dai cittadini, dagli strati sociali.

La conflittualità, che porta con sé questo piano, finirà con il colpire anche i cittadini se essi non saranno coinvolti e partecipi. Ad esempio, non si può limitare il traffico o la mobilità se non si lavora insieme per creare un nuovo costume urbano, che comporterà talvolta dei sacrifici o addirittura una modificazione profonda del modo di vivere personale, affezionando la gente ad una qualità di vita diversa, più umana.

È vero, non si può inventare una città nel chiuso di uno studio, ma neppure nel chiuso di un Consiglio Comunale. I dieci anni che occorreranno per realizzare la variante, dovranno servire anche per istituire rapporti diversi, di partecipazione tra cittadini e istituzioni.

A questo scopo sarà determinante ridefinire l'identità storica dei quartieri. Non solo al centro o a Gries, ma anche a Don Bosco, ad Oltrisarco, a P.zza Matteotti, gli abitanti devono ritrovare da un punto di vista urbanistico e perciò da un punto di vista anche culturale e sociale, il loro **centro** vitale.

L'Assessore Rössler ha affermato che ritrovare l'identità in un passato non vuol dire soltanto ritornare indietro e regredire nella nostalgia di ciò che si è perduto. Sono d'accordo con questa affermazione: bisognerà che i singoli soggetti si riconoscano e costruiscano la propria identità legandola alla storia di ciò che li circonda: la piazza, il giardino, il monumento, la fontana, il portico, la scuola, l'ufficio, la strada, i negozi, il marciapiede.

Per alcuni quartieri questa identità va recuperata e rinnovata, per altri invece, va completamente progettata, partendo da zero.

La sfida di una storia urbana qualificata nel presente, sta nell'affrontare di petto i problemi della crisi della città, nel limitare tutte le occasioni di degrado civile e di emarginazione, dando respiro a quei soggetti vivi e partecipi che intendono collaborare per rivitalizzare i quartieri periferici.

I quartieri nuovi, nati solo per soddisfare il bisogno di casa, rischiano di diventare aggregati per soggetti senza storia e senza identità.

Al di là dell'identità etnico-linguistica, la scommessa del futuro sta proprio qui, dove non c'è nulla da conservare e tutto da progettare, recuperando quell'armonia tra uomo e ambiente che qualifica nel profondo ogni esperienza vissuta.

Dott. Arch. Ambrogio Ambrosi (P.C.I.)

Io credo che questo documento, giustamente ritenuto ipotesi di programma, nasca essenzialmente da due fatti: il primo è il rapporto formulato dal CENSIS, rapporto che fotografa ed oggettiva in modo estremamente preciso la realtà socio-economica della città di Bolzano, realtà che va consegnata al progettista del P.R. nelle sue tendenze negative. Tale realtà va interpretata e legittimata senza visioni utopiche o peggio ancora umorali.

L'altra parte del documento è ascrivibile al piano urbanistico provinciale, anche se l'Assessore Augustin precisava che la Provincia ha ritenuto di dover ritirare questo Piano. Personalmente questo ritiro non mi provoca nessun rimpianto.

Ritengo però indispensabile, per garantire la percorrenza del piano, che con la Provincia si apra un rapporto di comunicazione che liberi da una parte vocazioni autoritarie e dall'altra malcelate rassegnazioni.

Diceva bene il Prof. Vittorini che la città negli ultimi venti anni si è venuta disegnando in modo negativo, in modo contingente ed estemporaneo; uscivano problemi che richiedevano risposte e fatti e invece il più delle volte si rispondeva in modo casuale, umorale o peggio si rispondeva a sollecitazioni di tipo corporativo.

I risultati sono sotto gli occhi di tutti: il degrado fisico e l'impoverimento funzionale delle periferie, l'accentramento caotico dei poli centrali e la creazione di cattedrali intoccabili.

Quando il Prof. Vittorini si richiama al piano della qualità, mi sembra un'affermazione corretta, laddove evidentemente qualità non è sempre definibile come antitesi alla quantità; però se per qualità si intende il recupero intelligente di situazioni di potenzialità esistenti nell'ambito cittadino, ebbene io credo che questa sia affermazione assolutamente sottoscrivibile.

Il piano formula alcune indicazioni in questo senso, individua alcune aree demaniali, individua l'area delle carceri, l'area dell'ospedale, ed altri luoghi che potrebbero in realtà venire consistentemente e qualitativamente recuperati ad altre situazioni e ad altre destinazioni. Inoltre il piano precisa - ed è un titolo del piano - che Bolzano va ridefinita dal punto di vista dei propri confini fisici; questa è un'affermazione che già si fece da un punto di vista dell'indicazione, nel piano precedente. Ed è un'indicazione che fu allora il frutto di mediazioni sul piano politico, cioè voglio dire è una definizione di confine, che in realtà tentava di esorcizzare scatenamenti e conflitti di carattere sociale; sto parlando soprattutto della zona oltre Via Resia.

Mi pare che, oggi, un'affermazione di questo tipo trovi una città diversamente preparata, cioè non sono più convinto come allora che porre il problema della definizione fisica dei confini della città di Bolzano scatenerebbe altrettanti conflitti sul piano sociale ed ideologico.

Io leggo sul documento questo passaggio là dove dice: «... quindi la Bolzano degli anni 2000 si configura come centro primario della Provincia, luogo di insediamento e

di integrazione per l'agricoltura, per le nuove attività artigianali, industriali e terziarie di alto livello e di grande raggio d'azione».

Questa è un'indicazione presente anche nel Piano Urbanistico Provinciale ed è un'indicazione che evidentemente si lega alla definizione di Bolzano come nuova capitale. Perché dico nuova capitale? Perché Bolzano anche nella realtà dei suoi rapporti non felici con l'istituzione provinciale non ha avuto negli ultimi anni altrettanta considerazione e stima da questo punto di vista. Ecco perché dicevo che elemento di partenza di una qualsiasi ipotesi di piano dev'essere certamente la definizione del ruolo della città di Bolzano.

Mi ricordo l'intervento fatto recentemente dal capogruppo della Volkspartei all'interno di questo Consiglio Comunale, il quale rilanciava l'ipotesi di una diversa dignità della città di Bolzano, nei propri rapporti e nelle proprie relazioni, sia locali che nazionali ed internazionali, individuando la città di Bolzano come momento estremamente privilegiato all'interno di questi rapporti. Io credo che la chiusura del pacchetto porterà nel breve periodo ad una situazione nuova dal punto di vista dei rapporti socio-economici con i paesi confinanti, con l'Austria in modo particolare e quindi per Bolzano si presenta un appuntamento ed una scadenza che da questo punto di vista evidentemente non è assolutamente rinviabile. Quindi chiarezze e certezze nella definizione del ruolo della città di Bolzano e bene ha fatto il Prof. Vittorini a dare largo spazio nel proprio intervento al problema del traffico, al problema dei sistemi viari.

È presente in questo piano un'indicazione dal punto di vista costruttivo di come si intende ridisegnare la città di Bolzano

Si individuano una serie di luoghi centrali, definiti e leggibili come tali, luoghi centrali che devono riportare gli abitanti, i fruitori, a rileggere e rivivere la città di Bolzano; luoghi centrali che non devono essere più - lo dicevo precedentemente - localizzati in situazioni di privilegio, ma viceversa devono essere diffusi in modo intelligente e leggibili nel territorio.

Alcune attività, che fino adesso erano proprie di alcuni luoghi definiti come tali, devono far parte di questi luoghi centrali. Si pensi ad esempio ad alcune forme di artigianato bianco che possono, all'interno del quartiere ed all'interno del luogo centrale, trovare una propria dignità ed una propria giustificazione e che quindi questi luoghi centrali, proprio perché supportati da una nuova dignità, e da un punto di vista della natura urbana, quindi della ricostruzione anche fisica di questi luoghi, abbiano il supporto di elementi di fruibilità e quindi di appetibilità di queste zone. Questo credo intenda il piano della qualità.

Problema primario all'interno di questo piano della qualità, evidentemente è il rapporto ambientale, l'impatto ambientale ed anche su questo io credo che dobbiamo positivamente prendere atto di nuove coscienze, di fatti innovativi che confortano queste scelte.

Ad esempio il problema del Ponte Talvera l'abbiamo affrontato quindici anni fa, ed evidentemente c'era una risposta diversa, c'era una domanda diversa, c'era una coscienza diversa. Oggi, lo stesso problema viene riproposto, accettato, ipotizzato con coscienza diversa, maturata - diciamo tranquillamente - ai livelli più alti. Quindi evidentemente alcune scelte, alcune ipotesi - penso soprattutto al centro storico -

troverebbero oggi impatti diversi di quanti potevano trovarne alcuni anni fa. Io sono convinto che, nella riformulazione della città da un punto di vista dei sistemi viabilistici, il problema del centro storico è problema di assoluta priorità - e mi tranquillizza la presenza del Prof. Winkler all'interno di queste ipotesi di piano - e quindi il riproporre alcune sue idee io credo che troverebbero oggi a distanza di anni un impatto, una considerazione ed una riconsiderazione estremamente diversa.

Importante è la partecipazione al piano. Che cosa significa? Io credo che la gente, proprio per questa maturata coscienza, per questa domanda di partecipazione alle vicende, quindi il fruitore, l'abitante, il cittadino, debba trovare lo strumento per sentirsi in questo piano protagonista, soggetto. Io sono convinto che alcune occasioni, anche recenti, avrebbero dovuto avere questo tipo di indirizzo; sto parlando dell'ipotesi di piano all'interno del centro storico. Molti proprietari non conoscono gli estremi del piano di risanamento del centro storico. Vero è che si è aperto in questi giorni un ufficio di conoscenza, di consulenza del piano di risanamento. La gente va cioè in questo ufficio gestito da privati e chiede a questi proprietari di conoscere il piano di risanamento del centro storico. Quindi da una parte significa che la domanda di conoscenza esiste, perché evidentemente i tecnici comunali non possono soddisfare pienamente questo bisogno, e dall'altra - dicevo prima - tutto questo s'innesta sulla necessità di conoscere nel dettaglio gli strumenti di piano, siano essi gli strumenti del piano di risanamento, siano essi gli strumenti più generali, a più ampio respiro, del piano regolatore.

Quindi dicevo è un aspetto estremamente importante quello di coinvolgere la popolazione, è importante privilegiare in prima istanza - e so che è già stato fatto un incontro in questo senso - i rapporti con la Provincia, purché la Provincia dimostri nei confronti del Comune un atteggiamento di correttezza, di pari dignità; perché finora i rapporti con la Provincia sono stati sempre piuttosto... non incoraggianti da questo punto di vista, per avere comunque e sicuramente la certezza che Bolzano deve uscire da questa occasione di ridisegno della propria città in modo assolutamente nuovo.

Dott. Tiziano Botteselle (Lista Alternativa)

Ritengo l'occasione della discussione di questo documento programmatico un momento estremamente importante, estremamente significativo e devo dire che l'aspettavo anche con curiosità e con profondo interesse. Le situazioni storiche si sono profondamente modificate in questi ultimi anni ed hanno evidenziato - a mio avviso - tre elementi fondamentali che hanno inciso profondamente sulla vita delle persone, anche e soprattutto sulla vita delle persone che vivono in città, e che sono:

- la fine dell'espansione della città;
- una nuova e profonda attenzione che è nata e che si è sviluppata nei confronti dei problemi e dei rapporti con l'ambiente;
- una fase particolare della vicenda legata all'autonomia territoriale della nostra Provincia.

Questi elementi hanno in sé delle contraddizioni profonde e con il Piano Urbanistico, che il Comune si appresta a rinnovare, si ha la possibilità o di superarle ed avviarsi

in maniera propositiva e positiva verso il futuro, oppure, ed è il rischio che io vedo presente, di fare incancrenire le contraddizioni, di farle racchiudere su se stesse, e di conseguenza di bloccare ipotesi di possibilità di sviluppo e di modifica profonda del tessuto urbano in cui viviamo.

La fine dell'espansione.

L'elemento positivo e fondamentale di questa fase è la necessità di trovare strumenti efficaci per consolidare e recuperare l'esistente, per instaurare nuovi rapporti con chi ha usato il territorio finora.

Però nasce anche la contraddizione - elemento negativo quindi - della distruzione di parti consistenti della città e della speculazione sulle aree ridotte. Alcuni esempi eclatanti di questo ultimo periodo hanno evidenziato questa contraddizione profonda (cotonificio, ex Monopolio, mulini Rössler, cinema Corso ecc.): ora, o la superiamo e la città, nel suo insieme, riuscirà a trovare gli strumenti per farlo, oppure questa contraddizione farà avvizzire e morire quella parte di città che è più vecchia, e non darà quegli sbocchi nuovi e importanti alla parte nuova.

Un nuovo rapporto con l'ambiente.

Vi è ormai una nuova e diffusa attenzione, che nasce nelle coscienze prima che nelle menti di molti uomini, nei confronti del problema del rapporto con l'ambiente. Mi auguro che molti abbiano letto «State of the World 1988» del Worldwatch Institute; in esso sono contenute alcune indicazioni generali di estremo interesse ed alcune specifiche, fondamentali proprio perché sono strettamente collegate con i problemi urbanistici.

Si parte da un presupposto: l'uso dell'automobile ha condizionato lo sviluppo delle città e, viceversa, le città hanno condizionato lo sviluppo dell'automobile, cioè del mezzo di trasporto individuale, singolo, in una spirale che si è poi rinchiusa su sé stessa e che ha creato molte di quelle situazioni di degrado a cui anche l'Ing. Vittorini ha fatto riferimento. La responsabilità è stata tanto dei politici, ma tanto anche degli urbanisti, che hanno favorito questo tipo di tendenza.

Ora la contraddizione: non basta e non è sufficiente dichiarare la mobilità e lo spostamento come uno dei nodi centrali delle città, ma occorre trovare il coraggio di impostare la modifica urbanistica della città, in modo che sia l'urbanistica che risolve o che contribuisce a risolvere questi problemi così come prima ha contribuito in parte ad aggravare i problemi.

Una seconda indicazione specifica contenuta nel «State of the World» riguarda l'edilizia. Il nucleo centrale del rapporto si occupa del consumo energetico; è evidenziato come sia questo l'elemento determinante e solo come intervenendo su questo si possa garantire un futuro ragionevole a quelli che verranno. Una quota consistente del consumo energetico è legata anche all'edilizia, ai modi come si sono sviluppate le città, a come si è concentrata l'edificazione, anche in relazione a cose semplici come l'esposizione degli edifici, l'isolamento ecc. L'intervento urbanistico sulla città deve trovare ora il modo di invertire questa tendenza allo spreco.

E ancora la contraddizione quando si afferma che anche lo sviluppo economico delle

città è legato ad una modifica profonda delle qualità delle città stesse. Una «nuova» industria, magari di servizi o a tecnologia avanzata, si insedia più facilmente in un'ambiente vivibile, inserito in una «natura incontaminata» ma ben dotato di strade, ferrovie, aeroporti e linee telefoniche, si dice. Su questo credo occorra riflettere. Perché le tendenze dello sviluppo economico, così come si sono sviluppate in questi anni, hanno comunque in se stesse un aumento complessivo della produzione di beni di qualunque tipo; beni distribuiti poi in maniera estremamente disequilibrata tra la popolazione, sia all'interno delle singole città, sia ovviamente nel pianeta.

E allora la cosa che un po' rattrista è pensare che la città attraverso le sue scelte politiche e urbanistiche terrà conto di queste tendenze, si modificherà con esse e non riuscirà invece a darsi strumenti che possano anche intervenire su queste scelte.

La fine del «pacchetto».

La città può avere un ruolo fondamentale. Se anche con il Piano Urbanistico si riesce a far intravedere a chi vive qui che è possibile concretamente realizzare condizioni di vita migliori, che è possibile concretamente che tutti i cittadini sentano questa città come propria, che è possibile concretamente camminare per le strade e ricevere da queste emozioni e sentimenti che leghino alla città, allora questo radicherà le popolazioni in questa terra e le radicherà come persone e progressivamente verranno respinte e forse abbandonate le logiche che hanno invece portato a consolidare anche come strumento fondamentale di gestione e controllo del territorio la politica di rigida contrapposizione fra i gruppi linguistici a livello di gestione del potere.

Questa è una contraddizione profonda: la speranza si scontra con la politica della separazione che è l'elemento centrale dei contrasti, dei possibili conflitti, delle possibili difficoltà di rapporti con gli altri enti, con le altre popolazioni, con l'altro territorio che ci sta intorno.

Sogno una città tentacolare, una città che dirami i suoi tentacoli sensitivi sul territorio della Provincia e che permetta a chi ci vive di percepire anche l'essere della Provincia, di percepire le valli, di percepire le situazioni d'incontro, non solo come luoghi dove uno di corsa va la domenica in colonna, a respirare o a cercare di respirare aria un po' meno inquinata di quella della città, ma anche dove va a respirare e sentire la vita di chi ci vive.

E allora auspico che in questa ipotesi programmatica di lavoro per il piano si dichiari la volontà di apertura nell'elaborazione, non solo nelle direzioni che l'Ing. Vittorini ha illustrato - cioè di fare il piano in Piazza, di fare in modo che la gente possa arrivarci, che le informazioni diffuse siano comprensibili, che l'Ufficio di Piano riesca ad essere stimolante, che riesca a favorire la comunicazione - ma che si estende l'apertura anche ai Comuni vicini.

A Bolzano arrivano ogni giorno 11.000 automezzi da Laives, 12.000 dall'asse della Val d'Isarco, 5.000 dalla Val Venosta ecc.; portano persone che passano una parte consistente della loro vita in città e quindi anche queste devono essere coinvolte nella fase di elaborazione del Piano, cioè in questa fase che, se si svilupperà concretamente riuscirà forse ad opporre a contrasti, a tensioni, a conflitti che sicuramente ci

saranno, una forza di tipo nuovo e diverso, una forza che tenga poco conto delle mediazioni politiche generali, che tenga più conto di quelle che sono invece le condizioni che ognuno dei cittadini vive tutti i giorni sulla propria pelle, sul proprio comportarsi, sul proprio muoversi all'interno della città, e forse dalla comprensione di tali condizioni, dal rapporto fra cittadini, vita e città, potrà nascere concretamente una spinta che riesca a fare in modo che le contraddizioni a cui facevo riferimento prima vengano superate e superate ad un livello più alto, anziché venir racchiuse, incrudite, e che porti quindi la città ad uno sviluppo che - bello e nuovo nelle intenzioni - lo sia anche nella fase di attuazione e realizzazione del Piano Urbanistico.

Rag. Cesare Lettieri (P.P.P.)

Nel ringraziare il Prof. Vittorini per l'esauriente relazione che ha fatto su questo documento programmatico, documento che condivido sul piano culturale, amministrativo e tecnico, mi soffermo brevemente sull'aspetto che più mi sta a cuore e di cui nella premessa è stato fatto cenno a tale documento mi riferisco agli anziani.

In questa premessa è stato riportato che si sono modificate profondamente la struttura e la domanda sociale. Diminuiscono i tassi di natalità mentre la popolazione invecchia.

Proprio riguardo a questo invecchiamento della popolazione, che fra alcuni anni avrà più anziani e meno giovani, mi domando come mai in questo documento non trovo nulla per programmare soluzioni idonee per venire incontro ai problemi dei cittadini della terza età, che possiamo già definire della quarta età.

Non basta aver detto nelle considerazioni finali che questo documento non si limita a produrre criteri ed indirizzi di impostazione della variante generale del Piano Urbanistico Comunale, ma che «vuole essere anche il punto di partenza per una impegnativa azione di rafforzamento dell'Amministrazione Comunale e dei suoi strumenti tecnici ed amministrativi», senza però trovare in tutto il documento nessuna segnalazione per questa categoria di anziani.

Siamo rimasti a case di riposo, quelle che avevamo, siamo senza una struttura per i nostri anziani cronici-luogodegenti, per cui andremo avanti ancora con una situazione di stallo per passare ai futuri amministratori il problema irrisolto.

Questo non potrà fare onore ad un'Amministrazione Comunale nonostante gli impegni assunti nel «progetto anziani» varato diversi anni fa in occasione dell'anno dell'anziano.

Nel concludere mi auguro che «il punto di partenza per un'impegnativa azione di rafforzamento dell'Amministrazione Comunale e dei suoi strumenti tecnici ed amministrativi» trovi la Giunta disposta, finalmente, a fare quello sforzo da tutti auspicato, per realizzare, almeno in parte, quelle strutture per gli anziani, di cui la città di Bolzano ha tanto bisogno, ed una più umana e civile assistenza.

Geom. Targa (P.R.I.)

Sig. Sindaco, signori Assessori, colleghi consiglieri,

abbiamo finalmente l'occasione di discutere su un documento di grande interesse che prevede quello che saranno i futuri elaborati del Piano Regolatore di Bolzano; un documento fatto con molta cura e con molta saggezza dal Prof. Vittorini e che tiene conto praticamente di tutte le esigenze della città, pur osservando quello previsto dal Piano Territoriale Provinciale. Anche se quest'ultimo provvisoriamente è stato messo in ghiacciaia in attesa che, a livello provinciale, possano avvenire le elezioni e poi quando l'Assessore responsabile sarà di nuovo in carica, lo stesso piano, così com'è, verrà rispolverato, verrà rimesso in circolazione e sarà approvato.

Il documento del Comune fatto su questa base permette grandi possibilità, grandi elasticità, ma nel contempo - conoscendo l'Assessore Provinciale e la «democrazia» della Provincia, ci lascia qualche dubbio sul fatto che effettivamente il Comune potrà realizzare fino in fondo quello che ritiene come esigenze urbanistiche. Speriamo comunque che non si creino troppe difficoltà. Tornando sul documento, vorrei dire che ho apprezzato enormemente moltissime cose, fra le quali per esempio il discorso della ripermetrazione della città; discorso che ritengo fortemente importante, proprio perché - così come succedeva nelle città passate in cui il perimetro era formato dalle mura e le città attuali che sono perimetrare da strade o da qualcosa di diverso, ma comunque qualcosa che indica il limite fra quello che è la città vera e propria e quello che è la periferia. La città di Bolzano è cresciuta con una forma talmente strana, talmente diversa dalle altre che ha assoluto bisogno di una ripermetrazione e quindi di nuovi collegamenti. Sono perfettamente d'accordo con il Professore quando dice che i quartieri vanno completati con tutti i servizi, in modo individuale, quasi come se fossero delle piccole città, al fine di diminuire il più possibile gli spostamenti da un quartiere all'altro.

Ciò che ritengo molto importante è il considerare il centro storico non più come il centro di grande importanza e punto di riferimento per tutta la città, ma considerare anche questo, uno dei tanti quartieri, certamente il quartiere più interessante, più importante, perché è quello storico, è il più vecchio.

E con ciò vanno chiaramente potenziati i servizi, vanno realizzati tutti gli uffici pubblici necessari ai quartieri. I collegamenti, quindi, vanno visti in questa nuova ottica. Oggi abbiamo una città che ha praticamente una viabilità messa a croce, la croce formata da Via Druso e Corso Italia, e questa croce assorbe interamente tutto il traffico della città; diventa quasi praticamente impossibile potersi spostare da un rione all'altro, senza toccare una di queste due strade o addirittura tutte due.

Questo crea un traffico immenso e un inquinamento enorme dell'aria, a causa degli eccessivi rallentamenti. La viabilità primaria, quella con Trento, Merano e con il Brennero, deve essere assolutamente risolta; ci sono degli accenni interessanti, come quello, per esempio che invece della paventata idea di inserire la statale 12 in galleria, sarebbe eventualmente auspicabile, e ripeto auspicabile, mettere l'autostrada in galleria e utilizzare l'attuale sede autostradale come rete urbana. Cosa importante, ma poco accennata, è ciò che riguarda il potenziamento delle attività economiche. È accennato, soprattutto il potenziamento dell'attività alberghiera e

l'attività dei servizi; poco invece si parla del potenziamento dei mezzi di trasporto. La città di Bolzano purtroppo soffre di questo problema. Bolzano è certamente in una posizione geograficamente importante sotto l'aspetto culturale di unione tra il nord e il sud, cioè tra la Germania e il Sud-Italia, ma è anche interessante sotto l'aspetto economico, e quindi credo sia assolutamente indispensabile sfruttare questa posizione geografica della città, proprio per creare nuove attività commerciali, che devono essere per forza suffragate da sistemi di trasporto efficienti. Nel futuro, questi sistemi di trasporto si spera possano essere spostati su ferrovia, ma in questo momento e con molta più rapidità, e con molta più celerità si dovrebbero potenziare gli attuali mezzi di trasporto su gomma e questo significa dover creare spazi che non abbiamo.

La città di Trento, che ha capito già da tempo l'importanza dei trasporti, ha creato questi spazi, e la città di Bolzano sta perdendo un'occasione interessantissima.

Noi abbiamo visto già dagli specchietti introdotti nel documento che uno dei punti di massimo sviluppo dei posti di lavoro, è dovuto proprio alle aziende di trasporto che sono considerate alla pari, o forse anche superiori all'attività commerciale del settore alberghiero. È vero che anche nel settore alberghiero la città di Bolzano ha perso molto della sua importanza perché la gente arriva solo di transito, va nelle città turistiche periferiche, si dimentica completamente della città di Bolzano; vuoi forse perché è costosa o vuoi forse perché non offre un'ospitalità sufficientemente decorosa, ma credo che anche questo settore deve essere assolutamente rivisto.

Riguardo, poi, ad altre cose poco accennate, mi pare al fatto del verde pubblico, del verde privato e del verde attrezzato. Il Piano Regolatore vecchio prevedeva degli standard in percentuale che dovevano essere, in teoria, divisi nei vari quartieri ma che nella realtà questi standards erano realizzati mettendo verde pubblico e verde privato in zone che non c'entravano, in zone che mai e poi mai sarebbero diventate verde pubblico e che sono rimaste poi effettivamente verde agricolo, quindi illudendo i cittadini ed in un certo senso imbrogliando la cittadinanza. Credo che sia assolutamente necessario ed indispensabile andare a riscoprire quelle zone che possono essere rimesse a verde pubblico, verde privato e che vengano realizzate delle attrezzature sportive e che la città possa effettivamente funzionare meglio.

Qualcosa potrebbe essere realizzato con l'idea già paventata, di trovare queste in periferia o in altre zone e utilizzando queste zone proprio per esigenze collettive; esigenze che chiaramente non devono essere viste come nuova edificazione, perché allora si andrebbe a sacrificare anche questa zona, ma solo proprio come realizzazione degli spazi verdi necessari.

Per quanto riguarda poi l'edificazione, interessante è l'argomento del recupero di tutti gli edifici vecchi o meno, validi o meno, che si trovano sia nel centro storico ma anche fuori dal centro storico; e ciò va fatto attraverso la legge provinciale, con un sistema di sovvenzionamento tale da poter realizzare altri recuperi. Non possiamo assolutamente costringere la gente a realizzare questi recuperi, che sono certamente recuperi molto più costosi, di quelli che sono l'edificazione di zone nuove, almeno per quanto riguarda il privato, per cui questo sarebbe spinto a realizzare una casa nuova, in periferia, anziché il recupero della casa vecchia, e quindi ci troveremo tra 4 o 5 anni, che tutte le zone edificabili in periferia sarebbero tutte complete e le case vecchie rimarrebbero in condizioni disastrose, per cui noi ci troviamo nella solita

situazione di non avere più nessun metro quadrato e nessuna possibilità di ampliare le zone edificabili sulla base delle esigenze della città.

Teniamo presente anche un altro fatto molto importante, il fatto che i costi di edificazione nella città di Bolzano, sono pompati, chiaramente pompati, da prezzi che sono fuori da qualsiasi logica di mercato, perché chiaramente le zone edificabili della città di Bolzano sono in mano a pochi commercianti, a pochi costruttori che possono fare il prezzo che vogliono, e non è possibile realizzare un piano regolatore che dia la possibilità a questi quattro grossi costruttori di accaparrarsi nel giro di pochi giorni, appena approvato o addirittura prima che venga approvato il nuovo Piano Regolatore, accaparrarsi quelle poche zone che potrebbero essere previste, per cui ci si troverebbe nuovamente nelle mani di questa gente che rifarebbe nuovamente i prezzi che vuole. Sappiano benissimo che una casa può essere costruita, un appartamento può essere tranquillamente venduto con dei giusti utili intorno al milione, milione e due al metro quadrato, mentre nella città di Bolzano andiamo intorno ai due milioni, tre milioni a seconda della zona.

Questo è inaccettabile, per cui dobbiamo far sì che siano realizzate zone tali per cui il prezzo possa scendere. Altra cosa che mi è sfuggita riguardo alla viabilità, è che, almeno nel documento presentato dall'Assessore, si voglia risolvere il grosso problema della viabilità col potenziamento dei mezzi pubblici. Noi certamente siamo favorevoli a tale risoluzione e cioè col potenziamento e l'agevolamento dei mezzi pubblici, ma ci dispiace che ce lo troviamo come programma futuro su un Piano Regolatore; dico, se la Giunta effettivamente è, o era, di questo parere, penso che avrebbe potuto certamente mettere in piedi il potenziamento dei mezzi pubblici già da anni. L'abbiamo detto, l'abbiamo ridetto, sono 7 o 8 anni che io sono Consigliere e si continua a parlare di potenziamento dei mezzi pubblici e sono 7, 8 anni che io non vedo mai che in questa A.C.T., che poi fra il resto siamo comproprietari, venga fatta qualche innovazione tale per cui effettivamente il servizio possa migliorare e la gente possa effettivamente tenersi a casa l'auto privata. Quindi credo che sia indispensabile vedere anche questo problema, a meno che sia stato inserito nel Piano Regolatore non tanto per l'incapacità negli anni passati di essere riusciti a realizzarlo, ma forse - e qui dovrebbe aiutarmi il Prof. Vittorini, se fosse così - forse perché il potenziamento della viabilità pubblica comporta l'allargamento di alcune strade, comporta forse l'abbattimento di alcune case per permettere ai bus di transitare in punti più difficili e allora a questo punto, giustamente, va inserito nel Piano Regolatore ma, con la ferma intenzione - a questo punto - di demolire quelle case che creano degli ostacoli. E qua credo che sarà piuttosto difficile che l'Amministrazione possa essere in futuro in grado di pagare ciò che spetta ai proprietari di questi edifici, quindi avremo delle grosse difficoltà. Si dovrà tener conto quindi del fatto che il bus non sarà potenziato, per cui la viabilità dovrà essere realizzata comunque, in condizioni accettabili, con la previsione di parcheggi satellite, con il miglioramento della viabilità pedo-ciclabile, verificando meglio possibile i punti di passaggio e di intreccio tra le strade a viabilità normale e le strade pedo-ciclabili, al fine di evitare i passaggi a livello, ma trovando forme di passaggi, sottopassi o sovrappassi.

AUTORIZZAZIONI

- FIGURA n. 1 pag. 12 Autorizzazione S.M.A. n. 415 del 23.08.1984 - Nulla Osta I.G.M. alla diffusione n. 273 del 10.09.1987.
- FIGURA n. 9 pag. 37 Concessione S.M.A. 409 del 08.09.1981 - Autorizzazione Catasto Bolzano.
- FIGURA n. 20 pag 57 «Dai Tipi dell'Istituto Geografico Militare (autorizzazione n. 2777 in data 24.03.1988)».
- FIGURA n. 21-22-23 pag. 68-71-72 Concessione S.M.A. n. 450 del 20.05.1986.

153.156